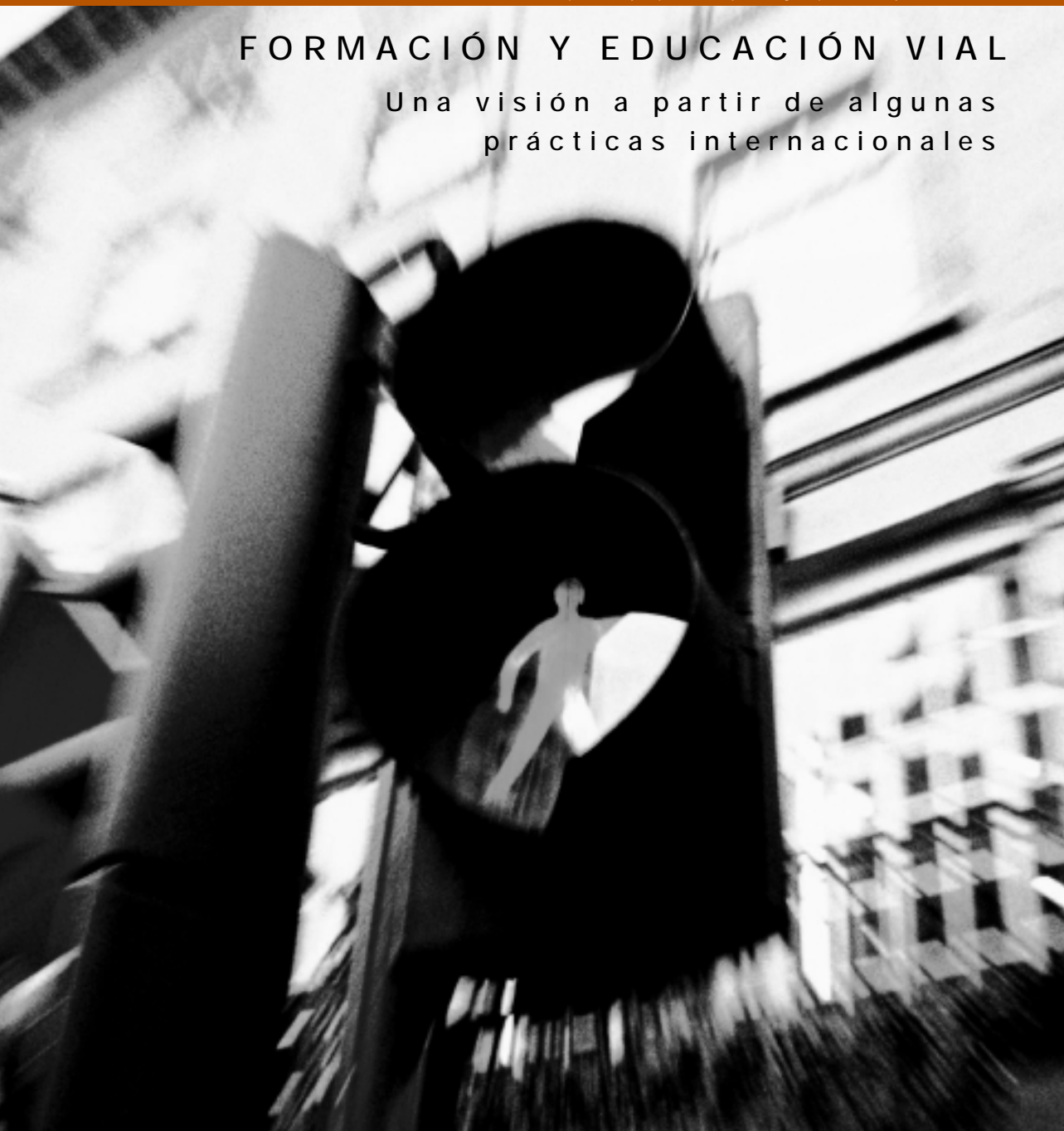


FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

Una visión a partir de algunas
prácticas internacionales



3



C u a d e r n o s

d e R e f l e x i ó n

Attitudés

FORMACIÓN Y
EDUCACIÓN VIAL

Una visión a partir de algunas
prácticas internacionales

Francisco Alonso
Cristina Esteban
Constanza Calatayud
José Eugenio Medina
Luis Montoro
Ángel Egido

Con la colaboración de INTRAS

© 2003 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2003 los autores: Francisco Alonso, Cristina Esteban,
Constanza Calatayud, José Eugenio Medina,
Luis Montoro, Ángel Egido

Edita: Attitudes

Con la colaboración del Instituto Universitario de
Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

1ª edición: octubre 2003

ISBN: 84-933278-4-0

Depósito Legal: B.

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de
este libro, ni su transmisión por cualquier forma
o medio, sin el permiso previo del editor.

Attitudes es un compromiso de Audi con la
protección del medio ambiente y la promoción
de la educación vial.

ÍNDICE

[1]	Introducción	7
[1.1	De nuevo al punto de partida	8
[1.2	Y, ¿qué decir de la educación y la formación vial?	9
[1.3	El segundo paso de un largo camino iniciado	12
[1.4	Dar el paso de realizar un estudio documental: objetivos de este estudio	14
[2]	Educación y formación vial: procesos diferentes. Intervenciones complementarias	19
[2.1	El resurgir de las medidas y contramedidas conductuales	20
[2.2	Comportamiento y Ejecución	21
[2.3	Educación vs. formación vial	23
[3]	Análisis cualitativo de la práctica de la educación vial	27
[3.1	La accidentalidad infantil en los países de la Unión Europea	28
3.1.1	Los principales grupos de riesgo	31
3.1.2	Actividad infantil y accidentalidad vial	32
[3.2	La educación vial infanto-juvenil en el ámbito europeo	33
3.2.1	Alemania	33
3.2.2	Austria	39
3.2.3	Bélgica	42
3.2.4	Dinamarca	47
3.2.5	España	54
3.2.6	Finlandia	66
3.2.7	Francia	72
3.2.8	Grecia	76
3.2.9	Holanda	77
3.2.10	Irlanda	80
3.2.11	Italia	83
3.2.12	Luxemburgo	85
3.2.13	Reino Unido	87
3.2.14	Portugal	101
3.2.15	Suecia	104
[4]	Análisis cualitativo de la práctica de la formación vial y sus tendencias	109
[4.1	El aprendizaje de la conducción en Europa: la obtención del permiso de conducir	116

4.1.1	Alemania	120
4.1.2	Austria	121
4.1.3	Bélgica	124
4.1.4	Dinamarca	129
4.1.5	España	133
4.1.6	Finlandia	141
4.1.7	Francia	150
4.1.8	Grecia	152
4.1.9	Irlanda	153
4.1.10	Italia	156
4.1.11	Luxemburgo	157
4.1.12	Holanda	162
4.1.13	Portugal	163
4.1.14	Reino Unido	167
4.1.15	Suecia	171
4.2	El ámbito supra-europeo: un referente en alza	173
4.2.1	El sistema de obtención gradual del permiso de conducir (<i>Graduated Driver Licensing</i>)	174
4.2.2	El sistema de obtención del permiso de conducir para jóvenes conductores en EE.UU. y Canadá	176
4.2.2.1	Características generales del sistema	180
4.2.2.2	Características de la fase de aprendizaje	181
4.2.2.3	Características de la fase intermedia	182
4.2.3	La obtención gradual del permiso de conducir en otros países	186
4.2.4	Efectividad e impacto en la seguridad de los programas de obtención gradual del permiso de conducir	188
5	La sanción de las infracciones	191
5.1	Alemania	192
5.2	Austria	193
5.3	Bélgica	193
5.4	Dinamarca	194
5.5	España	196
5.6	Finlandia	198
5.7	Francia	199

[5.8	Irlanda	200
[5.9	Italia	201
[5.10	Luxemburgo	206
[5.11	Holanda	208
[5.12	Portugal	208
[5.13	Reino Unido	212
[6]	Algunas reflexiones para concluir	213
[6.1	La educación vial	214
[6.2	La formación vial	225
6.2.1	Modelos de aprendizaje	226
6.2.2	La edad mínima	227
6.2.3	La formación en sistemas viarios públicos abiertos al tráfico vs. contextos simulados	228
6.2.4	El agente formador	230
6.2.5	Acumulación y fortalecimiento de la experiencia en el nivel de aprendizaje	232
6.2.6	Obtención Gradual del Permiso de Conducir	232
6.2.7	Sanciones bajo una modalidad de permiso provisional o conducción "a prueba": La intervención temprana	236
6.2.8	Pruebas de Orden Superior dentro de los Sistemas de Obtención Gradual del Permiso de Conducir	236
6.2.9	Una formación basada en la motivación y las actitudes del conductor	237
6.2.10	La formación vial post-obtención del permiso de conducir	237
[7]	Bibliografía	241

1. INTRODUCCIÓN

1.1 De nuevo al punto de partida

Es un hecho indiscutible que los accidentes de tráfico constituyen un problema social de gran importancia y repercusión, si atendemos al número de muertos y lesionados que se derivan de ellos en todo el mundo, y de forma especial en nuestro país. Repercusión asociada a un alto coste económico, y lo que es peor, de infinito sufrimiento humano.

*«Me quedé mirando mientras se lo llevaban
Y pensé en una novia o una joven esposa
Y un reservista llamando a una puerta a medianoche
Para decir "Tu chico ha muerto en un accidente en la autopista"»
(Wreck on the highway, The River, Bruce Springsteen)*

Por todo ello, tenemos la obligación ética de abordar esta problemática. Obligación que pasa por profundizar en el conocimiento del problema y en el desarrollo de intervenciones que reduzcan la incidencia de la misma. Ambas cuestiones, tan íntimamente relacionadas, no son posibles, sin potenciar la investigación científica en esta área.

Lo que sí podemos afirmar hoy, porque lo sabemos con toda certeza, es que el "factor humano" es el principal responsable de los accidentes de tráfico, tal y como demuestran los datos objetivos provenientes de las denominadas macro-investigaciones o investigaciones en profundidad de las causas de los accidentes (*Indiana Try-level, NHTSA, Reagir, etc.*).

También todos los estudios internacionales afirman que de todas las estrategias que existen para intervenir sobre esta problemática, son las preventivas las que muestran mayor eficacia y rentabilidad económica y social, ya que tratan de incidir en que el accidente no se produzca.

De entre las diferentes estrategias preventivas, destaca con un valor diferencial la formación y la educación vial, ya que además de que van dirigidas a intervenir sobre el "factor humano", intervienen sobre los aspectos fundamentales que determinan el comportamiento.

1.2 Y, ¿qué decir de la educación y la formación vial?

«Diario de un peatón, es la verdad

No supe conducir ni conducirme»

(Diario de un Peatón, Joaquín Sabina)

Si hablamos de educación y formación vial, no somos los primeros que lo hacemos. Antes de que cualquiera de nosotros pensáramos en ello ya hubo otros que lo hicieron.

No en vano, la práctica de estas dos estrategias, utilizadas para mitigar los accidentes de tráfico, es tan antigua casi como la propia existencia del tráfico.

Sin embargo, el hecho de que exista una tradición y experiencia en su práctica, no quiere decir, que sus formas de aplicación hayan llegado a culminar el cumplimiento de los objetivos aludidos para las que fueron desarrolladas. Si así hubiera sido, no tendría sentido seguir trabajando y profundizando en esta línea.

Por ello, si nosotros tuviéramos que calificar la educación y la formación vial, en lo que se refiere a nuestro país, en términos docentes, lo haríamos como una "asignatura pendiente".

Y hemos utilizado esta metáfora, no de forma arbitraria, sino por lo que de ella se deriva. Así, podemos afirmar que es una asignatura existente, que todavía no hemos aprobado, pero que tenemos que superar si queremos conseguir nuestros objetivos de lograr reducir significativamente la accidentalidad viaria.

Y si analizamos por qué no alcanza sus objetivos, nos damos cuenta de que existen muchas características, que podemos observar en la realidad de su práctica, que indefectiblemente tienen que conducirle al fracaso.

De entre estas características podríamos destacar en el caso de la educación vial, su baja aplicación en el marco de los colegios, su casi nula aplicación en el resto de etapas no correspondientes con las edades de escolarización, su orientación metodológica en ocasiones equivocada y en ocasiones inexistente, su fundamentación, de la cual podemos predicar exactamente lo mismo, etc.

Del caso de la formación vial podríamos predicar casi exactamente lo mismo en lo que se refiere a la orientación metodológica y su fundamentación.

En efecto, si analizamos muchas de las intervenciones que se realizan en nuestro país sobre educación y formación vial, éstas carecen de la suficiente fundamentación científica, cuando no de una evaluación seria sobre su eficacia, (más que en otros países donde también se produce tanto la falta de fundamentación científica como la ausencia de evaluaciones).

La evaluación de dichas intervenciones, que en la mayoría de las ocasiones brilla por su ausencia, da la impresión de que no es importante o que se considera mejor no hacerla por los resultados que pudiera evidenciar.

Pero ¿cuáles son las razones de esta realidad? Desde nuestro punto de vista fundamentalmente dos. Por una parte, la falta de una investigación científica fuerte y sólida en el ámbito de estudio del Tráfico y de la Seguridad Vial, y en especial de la educación y la formación vial. Y por otra parte, algo que está a la base de lo anteriormente mencionado, la escasez de recursos destinados a la implementación y evaluación de programas.

Todo ello, no es más que el reflejo de la falta de concienciación suficiente y preocupación de los poderes públicos hacia esta problemática. Sin embargo, nos resistimos a pensar que esa falta de interés sea compartida por el resto de la población española.

El problema radica en que, cuando se formulan críticas a un sistema (constructivas, se entiende) o se propone la necesidad de modificarlo, se generan inmediatamente reacciones por parte de aquellos que tienen una responsabilidad clara en este área, que se sienten especialmente molestos.

Quizás esta reacción está motivada por el hecho de que piensen que la mejor forma de controlar el sistema es que éste no se modifique, acallando las críticas que puedan surgir en torno a él. Pero la realidad, es que dichas personas y colectivos hacen un flaco favor a un sistema ya de por sí denostado.

Porque, ¿es en sí mala una crítica? La respuesta debe ser rotunda: no. ¿Está a la base de nuestras críticas la motivación de realizar daño a algunas personas? La respuesta es clara: no.

De hecho, consideramos que este pensamiento crítico debe extenderse hacia todas las acciones, también las desarrolladas por nosotros mismos. Aunque lo cierto es

que la ventaja que tenemos los investigadores es que entre nuestras tareas está la de detectar las deficiencias, generar los marcos adecuados y engendrar nuevos desarrollos que mejoren los del pasado.

Así, podemos afirmar que nuestra visión de la educación y de la formación vial, es ligera pero imprescindiblemente diferente de la que nos encontramos en la realidad.

Y ¿cuáles serían los cambios que deberíamos hacer en la práctica de la educación y la formación vial? Como punto de partida apuntaríamos:

- Un incremento de la inversión en investigación.
- Aumento de la destinación de recursos a la implementación de programas.
- Optimización de la eficacia de las intervenciones.
- Establecimiento de la necesidad de evaluar las acciones que se pongan en marcha.

En definitiva, en primer lugar acabar con la falta de recursos y en segundo lugar romper el divorcio de la investigación y la práctica.

¡Además, ¿por qué no vamos a querer crecer?, ¿por qué no vamos a querer cambiar?!

¡Pero si la realidad es cambiante, si la propia realidad del tráfico es cambiante!

Hasta el momento hemos unido dos estrategias como son la educación y la formación vial. Esto lo hemos hecho con toda intencionalidad, tratando de transmitir una realidad global de la que son partícipes las dos.

Pero debemos llamar la atención que en nuestro planteamiento no hemos querido en absoluto incumplir un presupuesto fundamental (que en este caso no tenía tanta importancia pero que en la práctica diaria sí que lo tiene): La educación y la formación vial no son lo mismo.

No es la pretensión de este capítulo introductorio definir y describir las características de cada una de estas estrategias y en consecuencia, abordar sus diferencias. Este objetivo lo abordaremos más tarde.

Pero en este momento, sí quisiéramos llamar la atención sobre el hecho de que precisamente en esa confusión radican muchos de los problemas que encontramos en la práctica en nuestro país (que no ocurre del mismo modo, ni en el mismo grado en el resto de países de nuestro entorno).

El problema, como ya analizaremos con mayor detenimiento es que **en la formación hay una ausencia de educación vial y la educación vial es en demasiadas ocasiones una réplica absurda y temporalmente inadaptada de la formación vial.** (Alonso, 2003).

También el problema deriva de la creencia y práctica de que la educación y la formación vial deben localizarse temporalmente en momentos puntuales de la existencia.

Y llegado este punto, debemos confesar que habremos alcanzado el objetivo de este epígrafe, si hemos conseguido generar polémica, por cuanto pensamos que ésta es buena cuando sirve de revulsivo impulsor de un debate en la dirección de un cambio que permita una mejora de ambos sistemas.

Hay que mejorar, pues, incrementando la presencia de la educación y la formación vial. Y ello, a través del apoyo de los programas existentes y de la mejora de la eficacia de los mismos para que contribuyan a la generación de conductas más responsables, seguras y solidarias en el ámbito del tráfico, y permitan de una vez por todas acabar con esa lacra social que significan los accidentes de tráfico.

1.3 El segundo paso de un largo camino iniciado

*«Las oportunidades están habitualmente disfrazadas como un duro trabajo,
por lo cual la mayoría de la gente no las reconoce»*

(Ann Landers)

Es obvio que toda andadura se define, tanto por los pasos que se han dado como por los pasos que se están dando.

La relación del INTRAS y del programa social **Attitudes** de Audi, que comenzó el año pasado, tuvo como primer objetivo trabajar en una línea de investigación / intervención con el propósito de reducir la agresividad en la conducción.

La elección de esta temática estuvo motivada porque era una problemática que preocupaba tanto a los expertos como al conjunto de la población española, tal y como se confirmó posteriormente con alguna de las investigaciones.

De las conclusiones de aquella línea de investigación hubo una que destacó por diversos motivos: hay que potenciar la educación y la formación vial como estrategia para mitigar esta problemática específica relacionada tanto con la conducción como con los accidentes derivados de la misma.

Pero además, la educación y la formación vial no solamente deben ser instrumentos para mitigar la agresividad en la conducción, sino que pueden ser también útiles para abordar otros factores relacionados con la accidentalidad vial.

Y como el empeño ha sido siempre buscar la utilidad social de cada uno de los pasos que damos, sin quererlo, ese primer paso había marcado la dirección del segundo, que no es otro que el de abordar la temática de la educación y la formación vial.

Y para este "segundo empeño" hemos querido replicar el modelo y estructura que tan buenos resultados ofrecieron el año anterior.

El eje central de dicho modelo es comenzar por aumentar nuestro conocimiento, como tantas veces hemos defendido. Partimos de nuevo de la creencia demostrada en diversas ocasiones por la ciencia que es la investigación el único arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o autoimpuestas, de las herramientas eficaces que permiten alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito.

Y siguiendo aquella estructura, no es arbitrario que la primera actuación haya sido la realización de un estudio documental, donde en este caso nos hemos aproximado a los modelos y la práctica de la educación y la formación vial que se está desarrollando en otros países, haciendo especial hincapié en nuestro entorno más próximo, el europeo. Dicho estudio comparte protagonismo con otro iniciado de forma paralela que ha consistido en un estudio de opinión de la población española (realizada evidentemente a través de una muestra representativa de la misma). Este estudio se justifica, de nuevo, por la propia realidad. Una premisa de la que partir: "el objetivo último de cualquier investigación, estudio... en el ámbito de la seguridad vial, es elaborar, diseñar, e implementar intervenciones que conlleven a una reducción en las consecuencias negativas del tráfico"; sin embargo, tan importante es el diseño de la intervención como conocer cómo la intervención va a ser aceptada por el público objetivo o público adoptante. En este sentido era necesario complementar nuestro trabajo con un análisis de lo que opina la población española.

En último término y como actividad complementaria, se ha planteado la realización de unas Jornadas de Reflexión, “2ª Jornadas de Reflexión **Actitudes** ¿Formación o educación vial?”, a través de unos focus-group (grupos de discusión) que sirvan de reunión de expertos y responsables en las materias y campos de actuación que confluyen en esta problemática. Con estas Jornadas seguimos pretendiendo impulsar la actividad de investigación-intervención, que desarrollado de protagonismo, desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita avanzar más y más rápido en el sentido deseado.

1.4 Dar el paso de realizar un estudio documental: objetivos de este estudio

¿Por qué un estudio documental? ¿Es éste un estudio documental clásico? ¿Qué objetivos perseguimos con dicho estudio? ¿Qué utilidad práctica pueden tener los resultados del mismo?

La respuesta a la primera de estas cuestiones es sencilla, un estudio documental nos permite abordar en mayor extensión una realidad tan compleja, extensa y variada como es la educación y la formación vial. Y este es precisamente nuestro objetivo, plasmar esas diferencias en la formulación y en la práctica de estas disciplinas.

Ahora bien, si tratásemos en algún momento, de realizar un trabajo documental clásico, como el que realizamos el año pasado, nos encontraríamos con un grave problema: la documentación científica relativa a los desarrollos en el ámbito de la educación y la formación vial no es suficiente para describir una realidad tan amplia como representa su práctica.

Este no es un hecho positivo, puesto que está denotando esa carencia de investigación y de fundamentación en la educación y la formación vial a la que hacíamos alusión anteriormente.

Por lo tanto, cuando nos planteamos realizar una investigación en este ámbito, desde el punto de vista científico, debíamos de tomar una decisión trascendental: ¿Elaboramos un mapa fragmentado de la educación y la formación vial con una sólida fundamentación, o un mapa global de un área, asumiendo que algunas de esas características que vamos a encontrar y reflejar pueden ser en algunos casos hasta perniciosas.

Y optamos por la primera, por razones que responden a una mayor estimulación del debate público que queremos generar, facilitado por una mejor comprensión por parte del público más lego.

En todo caso este es un enfoque/esquema sobre el que, a pesar de sus limitaciones, podemos discutir y edificar propuestas, podemos al menos abrir caminos.

En consecuencia, las técnicas documentales y bibliométricas clásicas aplicadas sobre fuentes estrictamente científicas, que fueron utilizadas en la investigación sobre la agresividad en la conducción que realizamos el año pasado, han sido objeto de utilización más residual. De este modo, estas técnicas han coexistido con otras, de mayor protagonismo en este caso, como son las fuentes oficiales o la consulta a expertos (investigadores y docentes "compañeros") de otros países.

No hay que olvidar, que la decisión de realizar este tipo de revisión documental, lleva asociadas, como en casi cualquier decisión, otra serie de consecuencias positivas y negativas de las ya comentadas. A continuación vamos a realizar un barrido sobre algunas de esas consecuencias que se infieren de las limitaciones del estudio.

Este tipo de revisión en términos generales no es absolutamente novedosa. Existen algunos estudios que han tenido objetivos parecidos, tanto en nuestro país como fuera de él.

De este modo, en lo que se refiere a los realizados en nuestro país estos son mayormente sobre la educación vial y se centran fundamentalmente en la educación vial en la Enseñanza Primaria.

Consecuentemente, nuestro estudio tiene sentido porque su extensión de los diversos niveles educativos y su definición son diferentes. En efecto, el rango por ejemplo utilizado en cuanto al análisis de la educación vial es mayor y las variables consideradas son también más extensas que en estudios precedentes.

Además, nuestro estudio también tiene otros aspectos diferenciales como la integración e interrelación de estas estrategias.

No obstante, a pesar de esta justificación (si es que el aumentar el conocimiento tiene que justificarse), es necesario realizar este tipo de estudios con una cierta periodicidad puesto que tanto la educación vial como la formación vial son fenómenos vivos que están en constante transformación. El estudio desde un punto de vista evolutivo siempre nos ofrece una información diferencial tan rica como interesante.

Por todo ello nuestro trabajo no pretende ser mejor que el resto, sino servir, como todos, y si cabe aun más, en el doble sentido de utilidad y servicio.

Y pese a que hemos afirmado que nuestro estudio es más extenso que otros realizados anteriormente, también el nuestro tiene las limitaciones y carencias propias de todo estudio que como éste es ambicioso en sus propios objetivos. Debemos de asumir que las limitaciones de todo estudio correlacionan con la magnitud del mismo.

Pensemos por un momento en lo difícil que resulta abordar una práctica como la educación y la formación vial en unas realidades tan diferentes como los países donde ésta se materializa.

Pero además porque la educación y la formación vial no existen aisladas de otros aspectos sociales, culturales, normativos, etc. Por el contrario están condicionadas desde la realidad del propio tráfico (densidad, parque automovilístico, tasa de accidentes, etc.), hasta aspectos tales como la propia filosofía y la estructura de los sistemas educativos en los que se inscriben determinadas actividades de la educación vial.

Además, la educación vial, en su adecuada acepción, como abordaremos posteriormente es y/o debe ser más amplia en su rango de aplicación al clásico público adoptante que representan los niños en las diferentes etapas escolares.

Y junto con estas cuestiones que en si mismas pueden marcar las limitaciones del estudio nos encontramos con otras más puntuales y no por ello menos importantes como:

- Las derivadas de la propia metodología de la investigación, como la diversidad de fuentes con el mismo nivel de baja fiabilidad (que en ocasiones incluso arrojan datos contradictorios).
- Los rastros de la evolución de los propios sistemas lamentablemente no siempre son identificables y localizables.
- Las limitaciones procedentes de la gran extensión geográfica donde se ofrece con diferente incidencia la educación y la formación vial. Abordar todos los países del mundo es un trabajo vástago para el que confesamos no haber tenido los recursos ni el tiempo necesarios.
- Y, en último lugar, mencionar las limitaciones asociadas con las conclusiones que se pueden extraer de estos estudios. Muchas de las experiencias y prácticas

relacionadas están inmersas en ese sistema cultural, social, etc. al que ya hemos aludido y que les hace absolutamente no extrapolable.

En este mismo sentido, no hay que olvidar las burdas copias que se realizan de muchos sistemas y programas (de unos países a otros) sin atender a la fundamentación y capacidad explicativa de las mismas o los problemas que puede generar desde el punto de vista de la aplicación en contextos socio-culturales distintos pudiendo generar tendencias equivocadas.

Y en definitiva, pese a todo lo dicho en este libro únicamente se presentan algunos de los resultados del estudio. La extensión de una publicación de este tipo está limitada y condicionada por factores externos comprensibles. Por este motivo y los relacionados con las limitaciones que de tiempo tiene el lector, hemos seleccionado aquella información del global de lo estudiado, que nos ha parecido más interesante.

Pero junto a las carencias y problemas mencionados, esta revisión nos ha dado satisfacciones, como ya esperábamos cuando justificábamos la realización de este estudio. La visión que hemos extraído es inmensamente prometedora como fuente de reflexión tanto para el presente como para el futuro.

Y recordando los aspectos tratados: lo que en estos momentos tiene usted entre sus manos es el principal producto de ese estudio documental. En él hemos tratado de realizar una siempre difícil tarea de agrupación y síntesis, sin olvidar la rigurosidad y la fidelidad de los documentos primarios.

Este libro, como ya hemos comentado, tiene un objeto inmediato: servir de base para el diseño y formulación de posibles estrategias de intervención, en las "2ª Jornadas de Reflexión Attitudes: ¿Formación o educación vial?", facilitando, a su vez, el debate que en dichas jornadas se producirá. Pero su pretensión de utilidad se extiende más allá. Es una opción de futuro, pues pretendemos convertir este libro en manual de consulta para los que, en el día a día, intervienen en el ámbito de la educación y la formación vial.

Pero claro, como ya hemos comentado educación y formación vial son procesos complementarios con características a la vez comunes y diferenciales. En consecuencia, este libro se divide en dos grandes bloques: uno que se centra en la educación vial y otro en la formación vial.

Pero previamente a dichos bloques existe un primer apartado del libro que responde a esa necesidad ya aludida de lograr definir la educación y la formación vial a partir de sus características comunes y diferenciales.

Por último, se presentan algunas referencias a las características relacionadas con las sanciones que se imponen a distintas infracciones, que, como siempre hemos mantenido, son un subsistema que influye y consecuentemente podemos incluir en el sistema de la educación y la formación vial.

Como es privativo, incluimos las referencias bibliográficas pertinentes, que en algunos casos, como consecuencia de lo anteriormente explicado, no se circunscriben a publicaciones (artículos, libros, informes).

Esperamos que toda esta información sea suficiente para cumplir con los objetivos que nos hemos plantado, y que el esfuerzo del programa social Attitudes de Audi y del INTRAS haya valido la pena.

2. EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL:
PROCESOS DIFERENTES,
INTERVENCIONES COMPLEMENTARIAS

Es aconsejable y oportuno considerar en esta primera parte introductoria algunos aspectos de valoración general, que nos ayudarán a situarnos en el escenario natural del tema de la intervención educativo-formativa en seguridad vial.

2.1 El resurgir de las medidas y contramedidas conductuales

A lo largo de los años, las políticas de seguridad vial han experimentado un continuo y vigoroso debate entre aquellos que defendían un cambio tecnológico basado en las contramedidas centradas en el vehículo y ambientales, y aquellos a favor de contramedidas orientadas al conductor y otros usuarios humanos de la vía. Aunque es obvio que a la larga son necesarios ambos tipos de contramedidas, dado que los recursos siempre son limitados, prevalece la disyuntiva sobre la prioridad y la productividad a largo plazo.

Hasta los años 60 la gestión de la seguridad vial estaba compuesta fundamentalmente por educadores, agentes de la ley y Administración. El énfasis se situaba en la mejora de la ejecución del conductor y esto tuvo como resultado una explosión de programas educativos y formativos, la definición de nuevas normas para la obtención de permisos, el dictado de regulación y un intenso incremento de medidas dirigidas al cumplimiento de las leyes.

La revolución de la seguridad de los sesenta estuvo encabezada por aquellos que en Estados Unidos defendieron las contramedidas tecnológicas orientadas al vehículo y la infraestructura, como William Haddon y Ralph Nader. Los defensores de este novedoso enfoque, restaron importancia a las contramedidas conductuales, considerándolas poco útiles o al menos poco prioritarias.

Sin embargo, en los últimos años se ha producido un resurgir del interés por las contramedidas conductuales. Este tipo de medidas ha adquirido fuerza al combinarse la formación con otros desarrollos, incluidos aquellos basados en la tecnología. Por ejemplo, la utilización de sistemas de retención infantil más efectivos podría fomentarse a través de la educación y los procedimientos y establecidos para el cumplimiento de la normativa y la legislación.

Consideramos que es el momento adecuado para revisar algunos aspectos del cambio conductual. De aquí que el principal objetivo de este estudio sea realizar una revisión del estado de la educación vial y la formación vial, como principales estrategias de intervención conductual vial junto a las campañas y la publicidad, así como de su eficacia en diferentes países, haciendo especial hincapié en nuestro entorno europeo con el fin de analizar aquellos aspectos relevantes a la situación. Nuestra intención es llegar a conclusiones que puedan ser aplicables dentro del contexto español y europeo.

2.2 Comportamiento y Ejecución

No existe obviamente una única categoría de "usuario de la vía". En la sociedad motorizada virtualmente cada uno de nosotros utiliza la vía en alguna ocasión, bien en su condición de niño o adulto, bien en su calidad de peatón, conductor, ciclista, etc.

El sistema de tráfico impone altas demandas a todos los usuarios de la vía. Si tales demandas no son controladas, o se afrontan erróneamente, entonces el sistema "fracasa" y surge la posibilidad de accidente. La forma en que nos enfrentamos a las demandas que nos impone el sistema de tráfico depende no solo de la forma en que realicemos la acción, sino también de la forma en que nos comportemos (Evans, 1991).

Naturalmente la ejecución y la conducta del usuario de la vía están intrínsecamente unidas. Pese a que en ocasiones pueden disiparse las diferencias entre una y otra, lo cierto es que ambos términos suponen atributos muy útiles para establecer la distinción entre formación y educación.

La "ejecución" (el desempeño de una acción) se relaciona con nuestras habilidades para percibir y reaccionar de forma adecuada y en el momento oportuno ante determinadas circunstancias. Es la manifestación de lo que llamamos "habilidad".

La "conducta" es diferente. Se refiere a lo que realmente hacemos, no a lo que somos capaces de hacer, y por tanto, incluye factores como la percepción y la aceptación del riesgo, las actitudes ante la tarea, las diferencias culturales, la presión del grupo, etc. Debido a que la ejecución del conductor se centra en las aptitudes y las habilidades esta puede ser estudiada mediante pruebas de laboratorio, experimentos con simuladores o vehículos instrumentados. En principio, al menos,

puede ser enseñada y aprendida. Sin embargo, la conducta, es mucho más difícil de estudiar bajo condiciones de laboratorio y, por tanto, mucho menos accesible.

Por ejemplo, un conductor habilidoso, puede optar por afrontar una tarea de conducción compleja con más decisión y prontitud que otro menos habilidoso, y al hacerlo, decide incrementar la velocidad en perjuicio de un incremento de la seguridad. Por otra parte, aquellos conductores que eligen mantener un margen amplio de seguridad, son capaces de sortear más fácilmente los errores de otros, incluyendo los niños, los ancianos, los que conducen bajo los efectos del alcohol y la incompetencia. Este punto de vista de la conducción tiene importantes implicaciones, y puede suponer cierta decepción con los estudios de resultados de la formación del conductor. También podría explicar las diferencias en las tasas de éxito en la formación de conductores profesionales frente a los conductores "aficionados" o no profesionales.

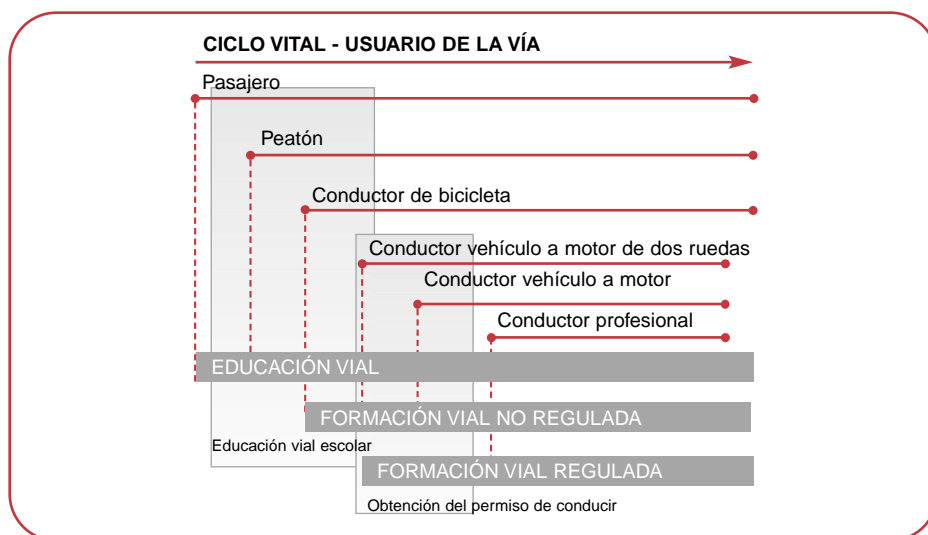
En un contexto regulado y estructurado como el de los conductores profesionales al volante de un autobús o un camión, un incremento en la habilidad puede suponer un incremento en la seguridad, debido a que no se puede fácilmente compensar con un aumento en la complejidad de la tarea, como sería una conducción a mayor velocidad, tener más oportunidades de realizar adelantamiento o reducir la distancia de seguridad aceptable. Se puede aplicar lo mismo a los pilotos para los cuales un incremento en la habilidad favorecida por la formación no puede (al menos en los vuelos comerciales en contraposición a los vuelos recreativos o acrobáticos) ser intercambiada por una reducción de los márgenes de seguridad, sencillamente porque no está permitido.

Esto nos lleva a la necesidad de establecer una diferenciación clara entre educación y formación vial, que ya comentábamos en la introducción a este libro. Bien es cierto que se trata de estrategias partícipes de la misma realidad, y en consecuencia con puntos de conexión (muchas veces ignorados) que podríamos calificar de "complementarios". Esa necesidad dual de establecer convergencias y divergencias se deriva de nuestra premisa de que **"en la formación vial hay una ausencia de educación vial y la educación vial es en demasiadas ocasiones una réplica absurda y temporalmente inadaptada de la formación vial"**.

2.3 Educación vs. formación vial

La formación vial comienza cuando cualquiera que sea el vehículo portado, el sujeto es quien lo maneja y controla. Esto nos conduce a su vez a diferenciar entre formación vial no regulada o "informal" (aquella necesaria para conducir vehículos que no requieren un permiso o licencia)⁽¹⁾, y la formación vial regulada o "formal" aquella que el conductor debe recibir para obtener su permiso reglamentario para conducir un determinado tipo de vehículo. Por otra parte, la formación vial podría considerarse que está dividida en etapas, bien sucesivas en cuanto que requieren una edad mínima para su consecución, o porque se requiere un tipo de permiso de clase inferior para obtener un permiso de clase superior; bien no sucesivas cuando un tipo de licencia puede ser omitida para obtener otra superior.

Como se observa en el Gráfico, la formación vial debe un proceso continuo hasta que la persona deja de conducir, por voluntad propia o por denegación del permiso. Así pues, habría otro tipo de formación para el "reciclaje" de conductores o bien para la "rehabilitación de infractores" que ocupa el espacio a partir del cual se ha obtenido un permiso.



Correspondencia entre rol de usuario de la vía, etapa evolutiva e intervención conductual

⁽¹⁾ Especialmente necesaria es la formación vial para conducir bicicletas, triciclos... Pese a que son muy escasos, existen países donde está regulada la obtención de una licencia para conducir ciclos, al menos por determinados tipos de vía. Una cuestión que queda abierta al análisis.

Como hemos comentado en la introducción, por razones de espacio hemos delimitado el ámbito geográfico del estudio. Por la misma razón, entre otras, también hemos limitado el análisis de la formación vial a aquella recibida para obtener un permiso ordinario de la clase B, pese a que hagamos referencia en algún momento a otras categorías, como en ocasiones hacemos hacia otros países. Otra de las razones, como veremos, para abarcar esta etapa "formativa" es que mayormente afecta a conductores jóvenes.

La formación vial básica opera a nivel instruccional en el que la mayoría de personas son formados para comenzar a conducir en una autoescuela, por amigos o parientes o a través de una combinación de ellos, y logran el estatus de estar en posesión del permiso de conducir.

Este tipo de formación se centra en las habilidades básicas de control del vehículo y el conocimiento de las leyes de tráfico. Está orientada fundamentalmente hacia la obtención inicial del permiso de conducir. Esta instrucción inicial juega un papel importante en el desarrollo de las habilidades básicas de control del vehículo y de conocimiento legales, pero no garantiza la conducción segura y carente de accidentes por parte de aquellos que son instruidos. De hecho, no existe evidencia de que la formación vial del aspirante a obtener su permiso de conducir reduzca la tasa de accidentes entre los conductores noveles a corto o largo plazo.

Por otra parte, la educación vial, en cuanto a la temporalidad y calidad del usuario de la vía, en primer lugar se extiende desde el nacimiento hasta la muerte. Muy probablemente, en ambos extremos, el usuario de la vía es principalmente un "pasajero". Así una primera diferenciación es que mientras la educación vial afecta a todo usuario de la vía (pasajero, peatón, conductor, etc.), la formación afecta al usuario que asume el rol de conductor.

En este sentido la educación vial se alargará a lo largo del ciclo vital. De hecho una de las características inherentes a la educación vial es que se trata de un proceso continuo.

Como también se observa en la tabla es la educación vial (zona sombreada) que se imparte en la etapa escolar a la que vamos a referirnos en el estudio, haciendo referencia en este caso al rol del niño como pasajero, peatón y conductor de bicicletas.

Definimos la educación vial como toda acción educativa permanente que favorece el desarrollo de conocimientos, habilidades, hábitos de comportamiento, valores y actitudes que mejoran el comportamiento del peatón, viajero o conductor con el fin último de reducir la tasa de accidentalidad.

3. ANÁLISIS CUALITATIVO DE LA PRÁCTICA DE LA EDUCACIÓN VIAL

*"Los niños deben ser capaces de andar y circular en bicicleta de forma segura.
Necesitan la libertad de utilizar las vías públicas para su desarrollo social
y el ejercicio de su salud y buena forma física".*

(Anónimo)

Ha sido ampliamente demostrado que la educación vial es la mejor base y la mejor garantía de la seguridad vial futura. De hecho en las últimas décadas y desde el ámbito mundial, la educación ha sido considerada como "una solución milagrosa".

Sin embargo, para que la educación vial sea realmente efectiva debe cumplir una serie de requisitos y condiciones que la investigación y la experiencia en los diferentes países, que se han hecho eco de la necesidad de una educación vial, han venido aportando.

Es precisamente éste nuestro objetivo, compilar y comparar las aportaciones en materia de educación vial en diferentes países europeos, con el fin de contribuir a perfilar una educación vial lo más efectiva posible, dada la inmensa contribución de este tipo de intervención a la prevención de los accidentes de tráfico.

Por otra parte, partimos de la idea de que tan importante es el diseño de la intervención como conocer el modo en que dicha intervención va a ser aceptada por el público objetivo o público adoptante. En este sentido, complementa nuestro trabajo un estudio de opinión de la población española sobre la educación vial.

3.1 La accidentalidad infantil en los países de la Unión Europea

Los accidentes de tráfico son la principal causa de lesión accidental entre los niños y la gente joven. Cada año cerca de 130 niños mueren y más de 4.500 resultan heridos graves mientras andan y van en bicicleta, muchos de ellos cerca de sus hogares. Otros 60 mueren y cerca de 1.100 resultan gravemente heridos como viajeros de automóviles.

Pais	Peatones infantiles entre 0-14 años
Irlanda	1.31
Gran Bretaña	1.21
Suiza	0.96
España	0.94
Finlandia	0.94
Bélgica	0.94
Francia	0.91
Dinamarca	0.85
Noruega	0.81
Austria	0.79
Holanda	0.66
Alemania	0.64
Suecia	0.54
Italia	0.49

Tabla 1. Comparativa internacional de la tasa de accidentes de peatones infantiles por 100.000 habitantes en 1997

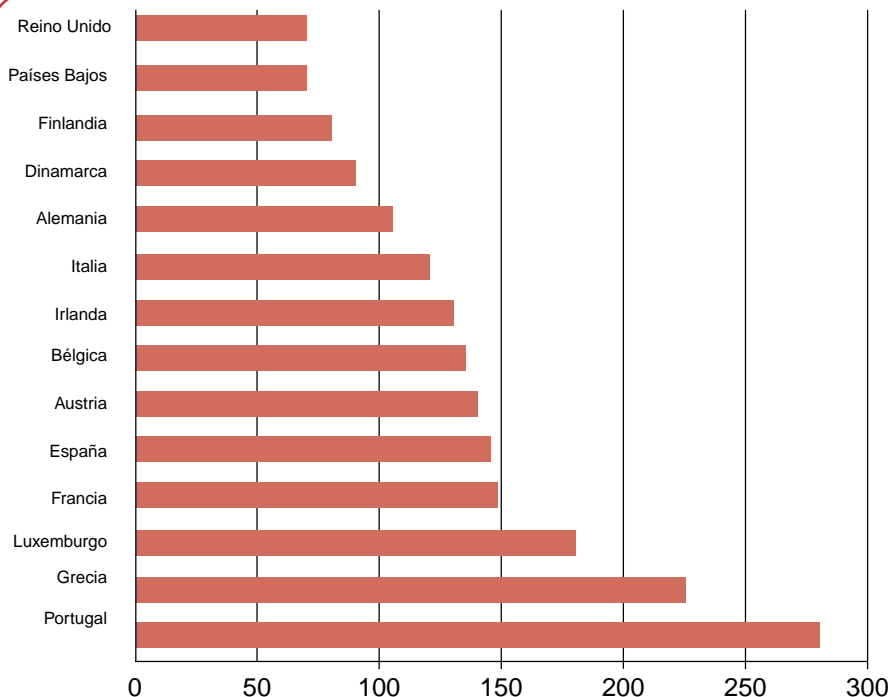


Tabla 2. Accidentes fatales en que se ven implicados niños para todo tipo de usuario por millón (White y Raeside, 2001)

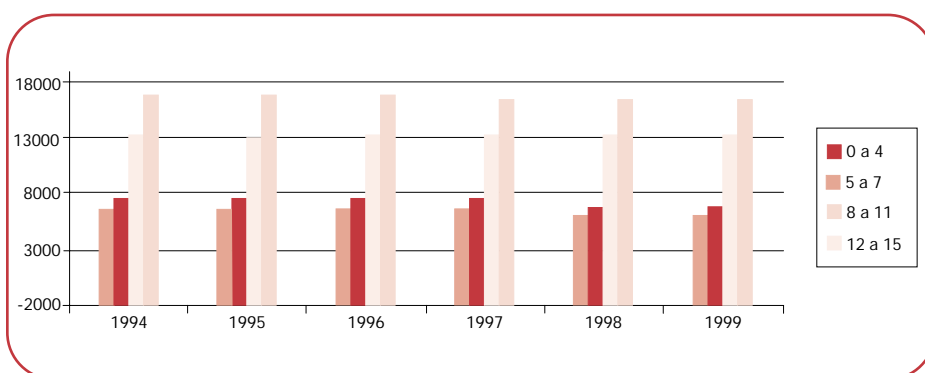


Tabla 3. Tendencia por distribución de edad de los accidentes en que se ven implicados niños (White y Raeside, 2001)

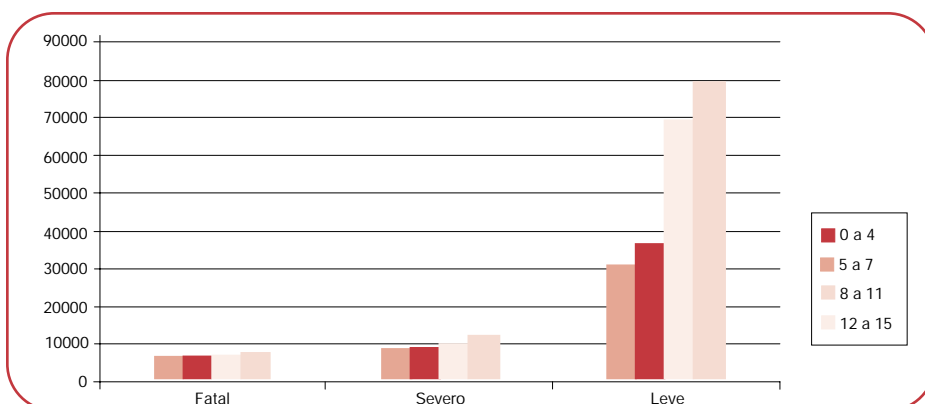


Tabla 4. Severidad de los accidentes en que se ven implicados niños por edad (White y Raeside, 2001)

De las tablas anteriores se desprende por una parte la leve tendencia a disminuir el número de accidente en que se ven implicados niños.

En cuanto a la severidad de accidentes, la mayor proporción de accidentes se ubica en la categoría leve y en el grupo de edad de 12 a 15 años, aquellos que son más proclives a verse implicados. Esto probablemente es debido, entre otras causas, a la mayor exposición de este grupo.

El análisis de las estadísticas sobre accidentes relacionados con el tráfico en los países de la Comunidad Europea (CEE) pone de manifiesto que uno de los principales grupos de riesgo lo constituyen los niños y jóvenes con edades comprendidas entre los cinco y los diecisiete años. Además, estos mismos datos demuestran que el mayor porcentaje de accidentes los sufren cuando hacen uso de la vía pública como peatones, aumentando progresivamente el número de niños y

jóvenes que se ven implicados, sobre todo a partir de los 14 años, en accidentes como conductores de bicicletas y ciclomotores.

Así, instituciones internacionales como el Consejo de Europa y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte ante tal problema, consideran necesario estudiar las causas de dichos accidentes con el propósito de diseñar programas de seguridad vial que incidan en los comportamientos de riesgo del grupo de jóvenes como medidas efectivas para paliar la accidentalidad de éstos. Así, en 1963 y 1971, estas dos instituciones en las conferencias celebradas en París y en Viena, formulan los objetivos de la educación vial:

- Velar por la propia seguridad y comportamiento de modo responsable, teniendo en cuenta a los demás usuarios.
- Preparar a los futuros conductores de bicicletas, ciclomotores y automóviles.
- Informarse y utilizar los medios para mejorar la seguridad del sistema actual.
- Respetar todas las normas de circulación, incluso las que no son reglas de seguridad en sentido estricto.

En el año 1980, se celebra una nueva Conferencia en Estrasburgo con una doble finalidad:

- Analizar la situación y los resultados de la formación dada a los niños y adolescentes en los diversos países en el ámbito de la seguridad vial.
- Estudiar las acciones y medidas a tener en cuenta para sensibilizar a los niños y adolescentes sobre los riesgos de la circulación y prepararles para que hagan frente a las responsabilidades que tengan como peatones o que adquieran como conductores de vehículos.

3.1.1 Los principales grupos de riesgo

La tasa de accidentalidad infantil de peatones alcanza su máximo a los 12 años, mientras que la casuística entre niños ciclistas alcanza su cima alrededor de los 14 años.

Los niños se ven heridos con más frecuencia que las niñas en el entorno de tráfico.

Casi una quinta parte de víctimas niños peatones tienen lugar durante el trayecto a la escuela, pero esta proporción aumenta entre los niños en edad de escuela secundaria.

Los niños con menores niveles socioeconómicos son cinco veces más proclives a sufrir accidentes que sus compañeros de un nivel superior, observándose un patrón similar para todo tipo de accidentes.

Los niños pertenecientes a minorías étnicas se ven sobre-representados en las estadísticas de accidentes de tráfico, aunque no sabemos por qué.

Los niños son más proclives a tener accidentes si viajan mucho por vías principales, si van sin adultos antes de tener un buen sentido vial y si son propensos a asumir riesgos.

3.1.2 Actividad infantil y accidentalidad vial

En determinados ámbitos geográficos los niños pasan más tiempo cerca de vías principales, vías más amplias, con mayor flujo de tráfico y de mayores velocidades (por ejemplo en Gran Bretaña frente a Holanda). Esto en parte es debido a los diferentes usos del suelo y patrones de actividad y explica más de la mitad de la diferencia entre la magnitud de accidentes.

En determinados países los cruces de las vías se realizan más frecuentemente por los pasos cebrados que en otros (por ejemplo en Holanda o Francia).

En países como Francia es más común que los adultos acompañen a los niños que en otros, como en Gran Bretaña, donde son generalmente acompañados por otros niños.

Las medidas especiales aplicadas para disminuir la velocidad del tráfico en algunos países, como el *Traffic Calming* en Holanda, ayudan a aminorar la accidentalidad infantil.

Los niños son víctimas del tráfico como peatones, pasajeros de un vehículo o como ciclistas. Los niños corren un riesgo desproporcionado debido a que sus habilidades de comprensión y ejecución son limitadas y están poco desarrolladas. No obstante pueden ejecutar razonablemente bien ciertos tipos de tareas en el tráfico y puede enseñárseles la forma en que pueden mejorar su percepción y elección de situaciones seguras y su conducta en tales situaciones.

Comentábamos en el punto anterior que nuestra limitación del estudio de la educación vial en la etapa escolar, respondía a cuestiones de espacio. Pero otras razones que justifica nuestro interés y que nos gustaría comentar son:

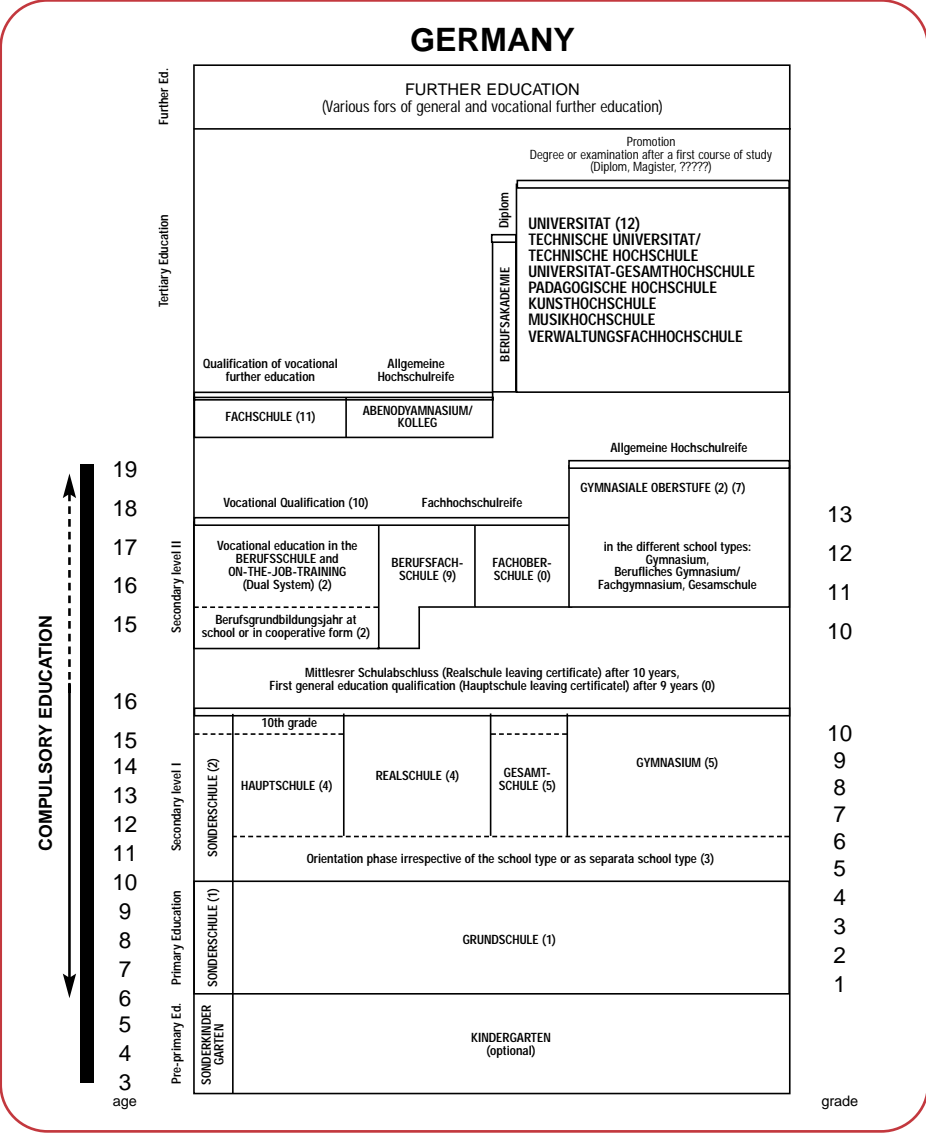
- En primer lugar, la alta tasa de accidentalidad que este grupo de edad sufre, como hemos comentado.
- En segundo lugar la accidentalidad de los niños de hoy, sobre todo de peatones y conductores de bicicletas, es un claro determinante de la accidentalidad del mañana.

- En tercer lugar, todos los estudios apuntan a que es una edad idónea para establecer hábitos, valores y actitudes.

3.2 La educación vial infanto-juvenil en el ámbito europeo

3.2.1 Alemania

Educación vial = Straße Ausbildung



El Sistema Educativo en Alemania

Antecedentes sólidos de la apuesta por la educación vial

*En el año 1970, Alemania tuvo la mayor cantidad de casos fatales en accidentes viales en su historia. Con 21.332 muertos por año, también tuvo la cantidad más alta de muertos en accidentes de tránsito en Europa.

Por esa razón, el Ministerio de Tránsito comenzó a financiar programas de investigación científica para descubrir las causas de los diferentes tipos de accidentes viales (peatones, ciclistas, automovilistas etc.) por medio de un centro de investigación vial propio (*Federal Highway Research Institute*). Al conocer los resultados de las investigaciones científicas, el Gobierno Federal de Alemania y muchas instituciones privadas de seguridad vial comenzaron a implementar diferentes medidas para reducir la cantidad de accidentes de tránsito:

- Medidas técnicas y medidas de planeamiento urbano y vial (cinturones de seguridad, cascos para ciclistas y motociclistas, airbags, semáforos, lomas de burro, rotondas, velocidad máxima de 30 km/h en zonas urbanas etc.).
- Medidas de control técnico y policial (estado de los vehículos, velocidad, uso de cascos en motocicletas, uso de cinturones de seguridad, licencia de conducir, etc.).
- Medidas legislativas y jurídicas (uso obligatorio de cascos en motocicletas y de cinturones de seguridad, uso de asientos especiales para niños de diferentes edades, etc.).
- Medidas de educación vial (familia, jardín de infantes, escuela primaria, escuela secundaria, escuela de conducir).

El conjunto de medidas de seguridad vial dio buenos resultados con respecto a la prevención de accidentes: Desde 1972, la cantidad de habitantes aumentó de 60 a 82 millones y la cantidad de autos aumentó de 13 a 41 millones. La cantidad de camiones, autobuses etc. aumentó de 6 a 9 millones. Es este mismo período de tiempo, la cantidad de muertos en accidentes de tránsito se redujo de 21.332 muertos (306 muertos por cada millón de habitantes, 82 muertos cada mil millones de kilómetros recorridos) a 7.792 muertos (95 muertos por cada millón de habitantes y 14 muertos por cada mil millones de kilómetros recorridos por automotores). De los 7.792 muertos, la mayoría murió como pasajero de auto (4.741). 637 fueron ciclistas y la cantidad de peatones muertos fue 1.084.

La posición de Alemania en la Unión Europea mejoró del último lugar al quinto. Solamente Suecia, Inglaterra, Finlandia, Holanda y Dinamarca tienen menos accidentes fatales de tránsito que Alemania.*

Prof. Dra. Maria Limbourg

1^{er} Congreso Internacional de Accidentología del Mercosur

El accidente, de la prevención a la rehabilitación

En Alemania, la educación vial, como en el resto de países **depende** de distintos Ministerios, en este caso el de Transportes y el de Sanidad. Sin embargo, la principal organización encargada de la educación vial es el Consejo de Seguridad Vial (DVR).

La educación vial es una **asignatura** integrada dentro de la "Educación a la higiene y a la conducta ecológica". Los proyectos y materias que incluye son: prevención antidroga, deporte basado en el "estar en forma", cursos de primeros auxilios y educación vial.

Se imparte en primaria y secundaria y el material de apoyo no es gratuito.

Para el período de 7 a 14 años (educación obligatoria, primaria y secundaria), la educación vial se imparte de forma interdisciplinar en el aula y en tráfico real. Se prevé 110 horas de curso. Los profesores con los que puede colaborar la policía, reciben una formación específica complementaria.

Diferentes organizaciones y asociaciones distribuyen **material didáctico** de apoyo. Por ejemplo la ADV (*Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrserzieher. V.*), una asociación de formadores de educación vial.

"La conducta peatonal segura en el trayecto al colegio debería enseñarla los padres y profesores al final de pre-escolar (jardín de infancia o guardería) y al inicio de la escuela primaria."

Como en el caso del Reino Unido (que comentaremos más hacia adelante) se ofrece material didáctico para la educación vial clasificado por cursos en internet (ver por ejemplo la página web de la ciudad de Colonia: <http://www.erft.de/schulen/avek/soft2.htm>).

Organizaciones privadas no gubernamentales, como por ejemplo el *German Road Safety Council –DVR–* (miembro de *European Road Safety Council –ETSC–*), la *German Road Safety Organisation –DVW–*, asociaciones automovilistas, compañías de seguros, elaboran programas, sobre una base científica orientada hacia las necesidades específicas de los niños y los jóvenes. Ejemplo de ello:

- *"Children and Traffic"*: El programa *Children and Traffic* comenzó en 1980 impulsado por el *German Road Safety Council* para el nivel preescolar (2-3 años). Su idea básica se basa en que la seguridad de los niños en el tráfico no puede estar separada de otros factores representativos de las condiciones sociales. Son considerados diferentes frentes al mismo tiempo: comportamiento de los padres, psicología de los niños, etc. Se enfatiza el rol fundamental de los padres como modelos y sobre la importancia de una educación en situaciones reales

- *“Children as Pedestrians”*. Su sector de “el niño como peatón”, tiene el objetivo de informar principalmente a los padres sobre las capacidades y habilidades de los niños más pequeños (2-5 años) como peatones, y demostrarles qué contribución concreta pueden tener para conseguir que sus hijos participen de forma independiente y segura en el sistema de tráfico.
- *“Children as Cyclist”*. El objetivo de este programa es ayudar a los padres, cuyos hijos alcanzan una edad en la que pueden comenzar a circular en bicicleta, a tomar decisiones. El objetivo no es inducir a los niños a ir en bicicleta a la edad más temprana posible, sino intentar convertirlos en “ciclistas seguros”. Además se informa a los usuarios de la vía adultos sobre los patrones de conducta potenciales de los niños ciclistas y son instruidos sobre sus obligaciones: a los padres sobre su deber de supervisión, a los demás usuarios sobre su razonable precaución.
- *The Traffic Club for Children (KVC) (Kinder-Verkehrs-Club)*. Los niños de 3 a 6 años tienen la posibilidad de apuntarse a un club que les proporciona juegos didácticos. El principal objetivo de los Clubs de Tráfico para niños es ayudar a los padres de niños entre 3 y 6 años a convertir a esos jovencitos en usuarios de la vía seguros, estableciendo también apoyos didácticos para los padres. También están dirigidos a otros adultos, por ejemplo los abuelos que quieren hacer algo por la seguridad de los niños en edad preescolar y escolar, por ejemplo mediante la sponsorización. La educación se apoya también sobre los instructores (policías, maestros, educadores), especialmente formados para impartir conferencia a los padres. La evaluación de este tipo de intervención, no exclusiva de este país indicaron que más del 75% de padres consideran útiles estos clubs. El problema es que al tener un costo económico ser socio de estos clubs, los sectores más desfavorecidos tienen tendencia a asociarse menos frecuentemente al club.
- *Target group programme: “trying out our way to school”*. Este programa es llevado a cabo por la *Road Safety Organisation* y cofinanciado por un gran banco. Su propósito es preparar a los niños para los problemas que puedan tener en el trayecto de ida y vuelta del colegio.
- *Action “Pre-school Parliaments”*. Esta acción impulsada por la *Road Safety Organisation* está financiada por un fabricante de automóviles alemán. Los *pre-school parliaments* funcionan como organizaciones de ciudadanos, que desarrollan reuniones en grupos de trabajo con análisis de situaciones, la preparación e

implementación de proyectos, exposiciones y más tarde seminarios formativos, en todos los lugares donde las instituciones públicas todavía no han sido capaces de contribuir de forma suficiente en la seguridad de los niños.

En algunos planes de estudio se procede al diseño de **rutas seguras** y en secundaria se fomenta el uso del transporte público. La Policía colabora en la elaboración de rutas seguras, principalmente para los primeros cursos o alumnos de nueva incorporación a los colegios. También, en campañas impulsadas por la Policía se dan consejos a los conductores relativos a la circulación en las cercanías de los centros escolares.

"La estrategia más efectiva para la prevención de las lesiones en las rutas escolares, es la combinación de las siguientes medidas: ingeniería vial, trazado de rutas más seguras para llegar a la escuela, cumplimiento de la ley vial, utilización de dispositivos de protección para niños, patrullas para cruzar, información a los padres e información al conductor."

En Alemania, la educación vial se extiende a los cursos para infractores, distinguiéndose entre conductores infractores noveles y los demás.

Además, como veremos, en Alemania se ha puesto en marcha el "Carné por puntos", cursos que sirven para recuperar los puntos que se han perdido con motivo de la infracción.

En Alemania, como en Holanda, es obligatorio obtener un carné para conducir bicicletas. Sin este carné no se puede circular en bicicleta. Este carné se puede obtener en el colegio como actividad complementaria en cuarto curso. Para ello se debe aprobar un examen teórico (que se puede hacer por internet) y uno práctico, en el que colabora la Policía.

Las clases teóricas y prácticas para la obtención de las licencias de bicicleta y ciclomotor las imparte la Policía con una duración de dos horas cada una.

También se plantea la colaboración de padres y otros usuarios de la vía:

- Información a los padres sobre los siguientes temas:
 - a) la edad relacionada con las habilidades de los niños para afrontar diferentes situaciones como peatones, ciclistas y usuarios de transporte público
 - b) Factores de riesgo de lesiones (género, personalidad, ambiente vial, etc.)
 - c) Educación de la seguridad vial en la familia

- d) Rutas seguras al colegio
- e) Dispositivos de protección para niños
- f) Prevención de las lesiones en el tráfico.

• Información a los conductores de coches sobre los siguientes temas:

a) Conducta de los niños en el tráfico en los colegios y en las escuelas de conducción (película para las escuelas de conducción titulada "Mammamia, 1998).

b) Anuncios públicos en radio y TV que informen a la población de conductores.

Al igual que en Dinamarca y Austria, se ha enviado un cuestionario a 1.387 niños de educación primaria de la ciudad de Essen y a 1.187 niños de educación secundaria de diversas ciudades alemanas, en el que se les preguntaba sobre miedos y problemas en sus rutas al colegio. Más de la mitad de los niños (52%) nombran uno o más puntos peligrosos en su trayectoria al colegio y el 25% dice haber sufrido uno o más accidentes de tráfico. Entre las ciudades, existen grandes diferencias en cuanto a los sentimientos subjetivos de peligro y seguridad así como en el número de accidentes de tráfico informados. Estas diferencias pueden relacionarse con el ambiente vial en las diferentes ciudades. Los miedos fundamentales de los niños en su trayectoria al colegio se relacionan con la elevada velocidad de los vehículos, la elevada densidad del tráfico, el que los conductores no hacen los giros de forma cuidadosa, los conductores no paran ante un paso para peatones, los coches aparcados sobre la trayectoria de los peatones o de los ciclistas y la ausencia de posibilidad de cruzar de modo seguro.

Dibujos titulados "Si yo fuera Ministro de Transporte", realizados por 10.000 niños de edades comprendidas entre los 6 y 13 años de toda Alemania donde se plasmaban sus deseos para mejorar el tráfico, analizados en la Universidad de Essen, pusieron de manifiesto que los deseos más frecuentes eran:

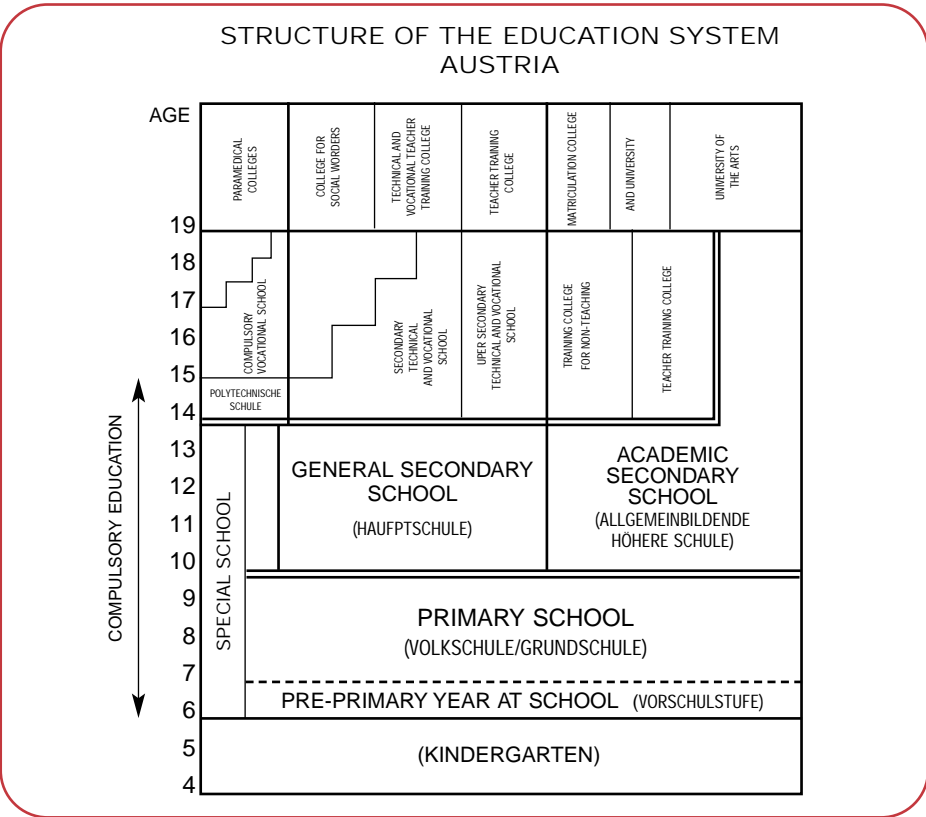
- a) posibilidades más seguras de cruce
- b) más posibilidades para jugar en la vía (*traffic calming*)
- c) condiciones más seguras para pasear e ir en bicicleta.

Como principios genéricos para la aplicación de la educación para la seguridad vial se establecen:

- El entrenamiento debe realizarse en situaciones viales reales y en no menos de 10 ocasiones.
- Para practicar en las vías los niños no deberían ser llevados a la escuela en coche.
- Caminar es muy importante para el proceso de aprendizaje de la seguridad vial en la escuela primaria.
- Los niños no deben ir en bicicleta a la escuela hasta la edad de 9 o 10 años.
- Después del entrenamiento en bicicleta deben de recibir un entrenamiento sobre una nueva ruta para ir en bicicleta al colegio, las rutas al colegio pueden ser diferentes de las rutas peatonales.
- En la escuela primaria, los niños deben aprender la conducta segura para la nueva ruta a la escuela secundaria (como peatones, ciclistas y usuarios de transporte público).

3.2.2 Austria

Educación vial = Straße Ausbildung



El Sistema Educativo en Austria

En Austria, el organismo encargado de organizar la educación vial es el Ministerio Federal de Educación, Ciencia y Cultura, que establece el currículo en función del Decreto de Organización Escolar.

El Ministerio aprueba los libros de texto para cada tema. Dentro de la lista de libros de texto aprobada por el Ministerio, las Conferencias de Profesores seleccionan los libros de texto junto con el director de la escuela y las asociaciones escolares.

En Austria, la Educación para la Seguridad Vial forma parte de la Educación General. A su vez, la premisa en este país es que los grupos de riesgo deben convertirse en "grupos objetivos" (Bogner, 1994).

Desde estos dos antecedentes, son necesarias una serie de medidas. En Austria, algunas de estas medidas ya han sido implementadas, mientras otras están siendo promovidas desde diversos frentes:

- Educación para la Seguridad Vial obligatoria en todos los niveles educativos.
- Las escuelas austriacas ya imparten una educación para la Seguridad Vial de forma obligatoria así como una serie de ejercicios prácticos en situaciones de tráfico real entre los 5 y los 10 años, un examen para conducir bicicletas voluntario a los 10 años, y una formación teórica y práctica para la conducción de ciclomotores para 14-15 años. Los materiales didácticos han sido desarrollados principalmente por el *Road Safety Comité* (KfV) y financiados en parte por este organismo y el *Road Safety Fund*.
- Formación sistemática y obligatoria para los profesores en educación para la seguridad vial en todos los tipos de escuela.
- Los delegados para la educación vial son legalmente elegidos en todos los *Länder*.
- Cooperación intensiva entre todas las agencias que están implicadas con cuestiones de seguridad vial, como asociaciones de padres, sindicatos de profesores, representantes y organizaciones de jóvenes y las Fuerzas Armadas.
- También se da mucha importancia a la formación de todos aquellos que pueden ser transmisores en algún momento de un mensaje de seguridad, un proceso que añadido a las actividades directamente dirigidas al "usuario final", tiene que ser estimulado.

La educación vial es pues una asignatura obligatoria, que funciona como asignatura independiente en los planes de estudio, (en todos los niveles educativos se puede y se debe introducir el tema de la educación vial).

En el año de pre-primaria (6 años del escolar) o niveles pre-educativos, se imparte un curso de 20 lecciones (media hora semanal) que incluyen ejercicios prácticos obligatorios sobre cada uno de los temas. Diseñado para fomentar el desarrollo de los niños de la edad escolar obligatoria que todavía no han madurado suficiente para asistir a la escuela primaria propiamente dicha. Precede a la primaria. Sin embargo, a diferencia de la guardería, el año de pre-primaria constituye una parte del sistema escolar. El año de pre-primaria puede ofrecerse de forma separada o integrada en el nivel más bajo de la escuela primaria.

Se imparte durante cuatro años en educación primaria (niveles escolares 1 al 4), entre los 6 y los 10 años (*Volksschule*). Durante estos años se imparten 10 unidades anuales de una hora. De forma complementaria y de forma paralela en los niveles 1 a 3 se efectúan ejercicios prácticos sobre la realidad del tráfico con la colaboración de la policía. Todos los temas se evalúan a través de proyectos (de escuela) en el área de la administración.

En el nivel 5 se procede (pruebas no obligatorias) a la "Preparación del ciclista para el tráfico vial", lo mismo que ocurre en el nivel 9 donde se incluye la "Preparación del motociclista para la circulación urbana".

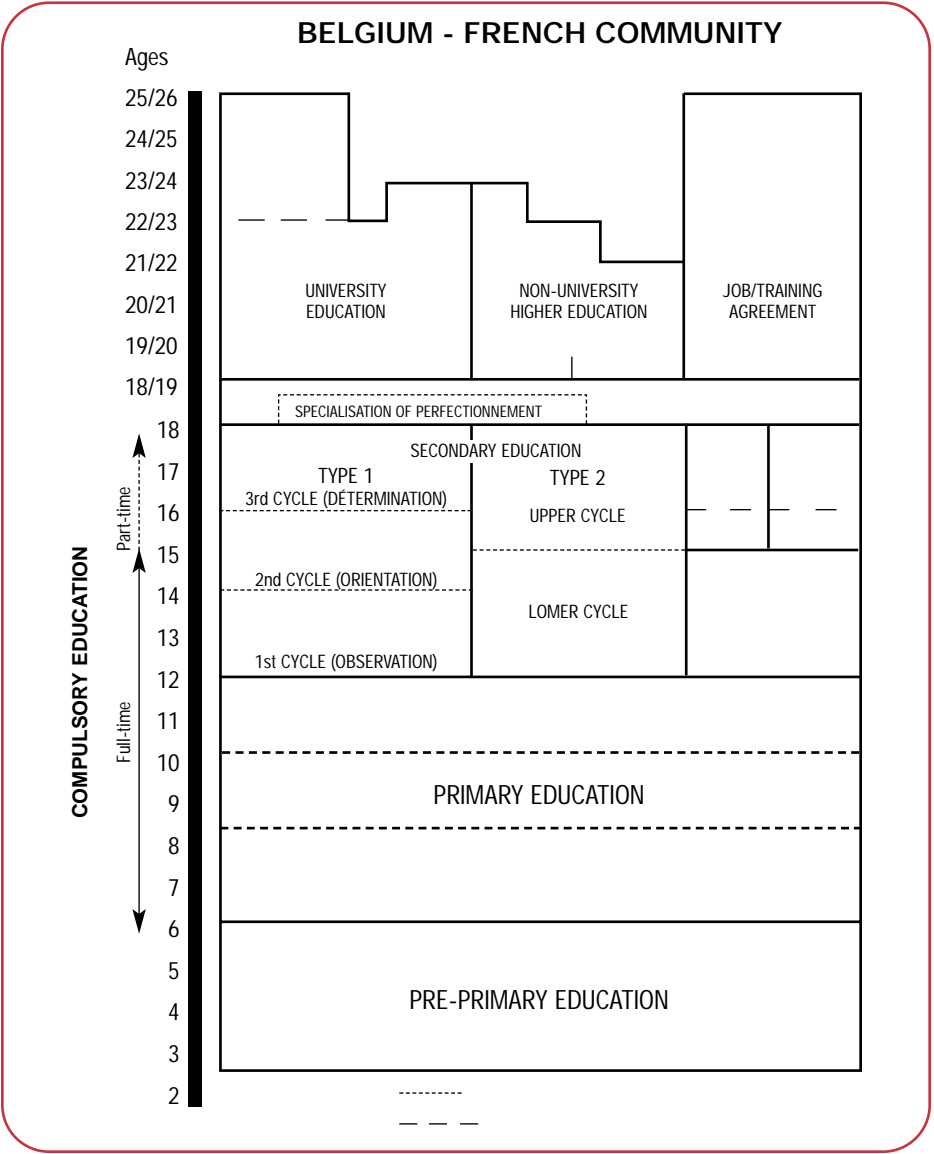
Los **materiales** didácticos, financiados por el KfV (Consejo de Seguridad Vial), en colaboración con otras asociaciones, son totalmente gratuitos tanto para profesores como para alumnos

Una actividad especial de seguridad vial, que podría ser incorporada en la educación vial, pero que también contribuye a una mayor concienciación en cuestiones de seguridad entre los conductores es el "esquema manzana/limón" (*apple/lemon észeme*), elaborado y aplicado por la KfV. En cooperación con los oficiales de policía y los profesores, los escolares "recompensan" a los conductores que acatan los límites de velocidad establecidos dándoles una manzana, mientras que a los conductores que conducen demasiado deprisa, especialmente en las cercanías de los colegios, se les da un limón como "recuerdo". El KfV ya recibió un premio de relaciones públicas del Gobierno Austriaco por este esquema.

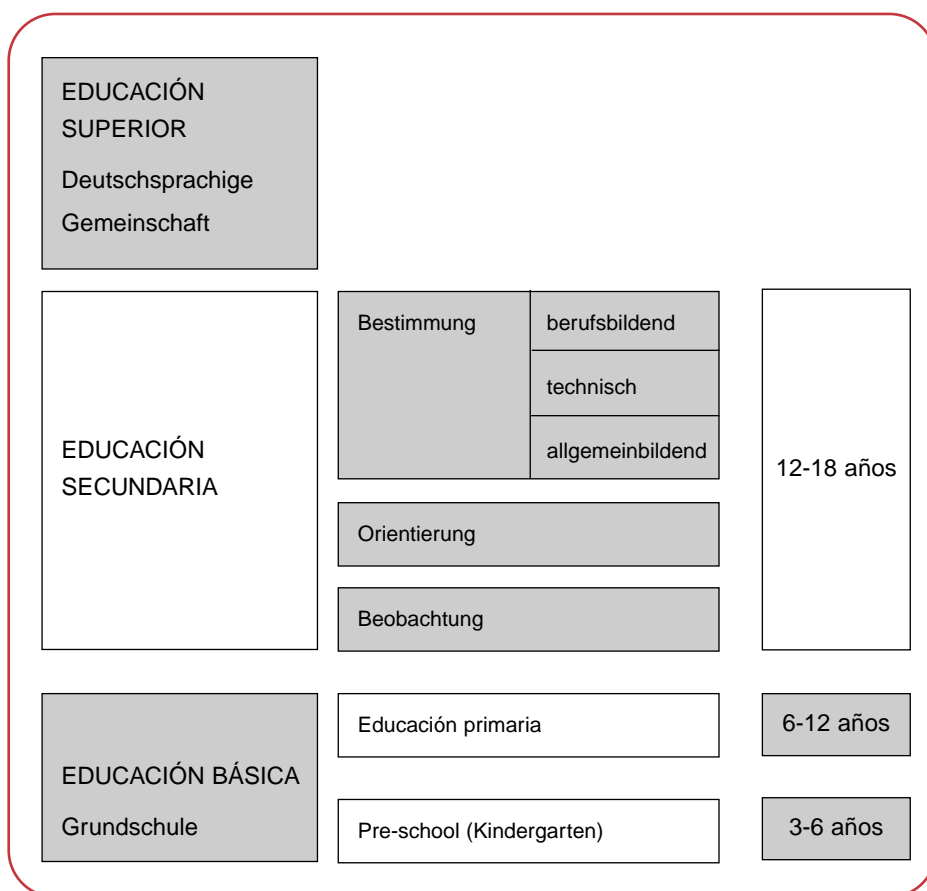
En el sector no escolar se llevan a cabo diferentes tipos de actividades y acciones promocionales, en especial por los Ministerios de Transporte e Interior, el KfV, la OAMTC (*Austrian Automobile Association*), etc. Por ejemplo las asociaciones de conductores celebran conferencias para padres, y la OAMTC y el KfV organizan cursos de conducción segura.

Dentro de una perspectiva de educación continua, se imparten cursos para conductores infractores (conducción bajo la influencia de alcohol, imprudentes, etc.), por parte de organismos oficiales pertenecientes al Ministerio de Transportes, como el INFAR (creado en 1989) que tiene una delegación en cada *Länder*. Los cursos son impartidos por psicólogos y sociólogos especializados, y consisten en cuatro sesiones de tres horas con un temario preestablecido en función de la infracción cometida para reducir la cuantía de la sanción, teniendo un coste para el usuario.

3.2.3 Bélgica



Sistema Educativo de la comunidad belga francesa



Sistema Educativo de la Comunidad Belga germanoparlante

Pese a que cada comunidad (flamenca, francesa y germana), tiene sus peculiaridades y competencias en materia educativa, la educación vial del país depende del Ministerio de Educación y Ministerio de Transportes (Comunicación).

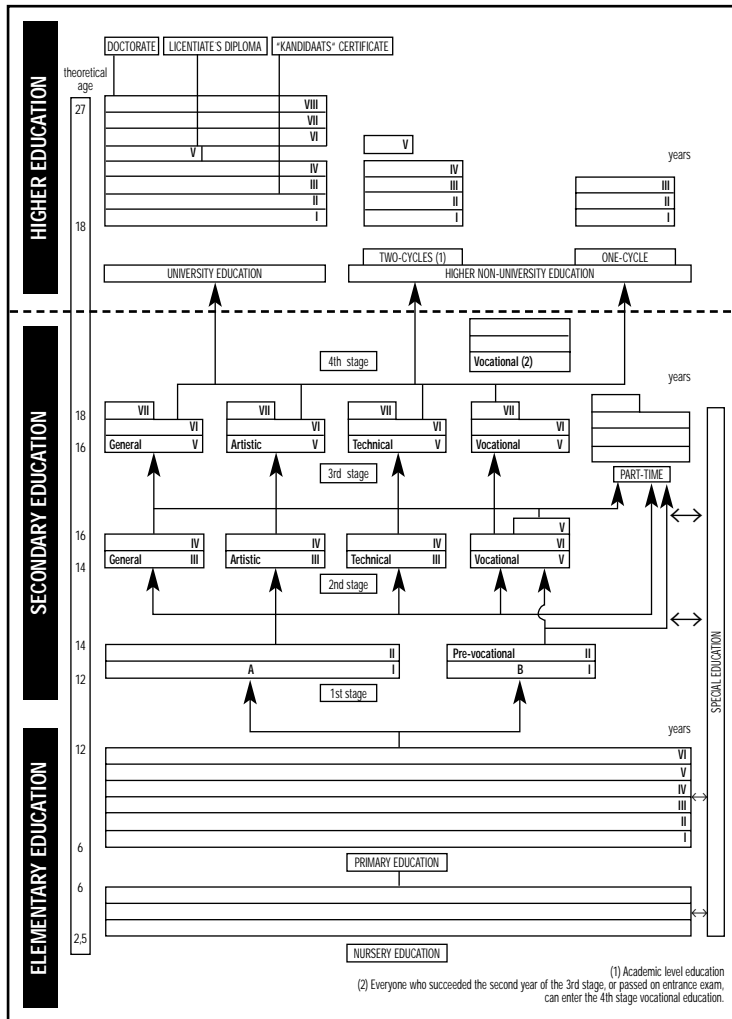
En el ámbito escolar la educación vial es una asignatura obligatoria. Cada escuela es autónoma en la organización de actividades o la inclusión de contenidos que concierne la seguridad vial.

En cuanto a los **materiales**, algunos son gratuitos mientras que para otros se solicita la participación económica de los padres.

Es de destacar así la **participación y colaboración** de las asociaciones de padres, la policía y la Cruz Roja.

La educación vial en Bélgica se centra en las conductas y actitudes, utilizando como estrategia de transmisión la sensibilización y los ejercicios prácticos.

STRUCTURE OF FLEMISH EDUCATION



Sistema Educativo de la comunidad flamenca belga

3.2.3.1 Bélgica germanófona

Educación vial = Straße Ausbildung

Consejo y Gobierno de la Comunidad germano-parlante constituyen las máximas autoridades educativas de dicha Comunidad, con poder legislativo y ejecutivo, respectivamente en relación al manejo y administración de la educación en general. Recibe la aprobación del Ministerio. De este organismo depende así mismo la educación vial.

En la educación preescolar se considera que el rol de formador debe ser asumido por los padres con la ayuda del profesor.

La Educación vial es una **asignatura obligatoria** dentro de la educación obligatoria a tiempo completo donde se incluye la educación primaria (6/7 a 12 años, dividida en 3 etapas de 2 años cada una) y educación secundaria (12 a 16 o 18 años, también dividida en 3 etapas de 2 años cada una).

En la educación primaria la enseñanza no se limita al aprendizaje de las reglas de circulación (clases teóricas), se enfatiza el comportamiento en situación real en un medio protegido (clases prácticas).

La evaluación de cada una de las áreas del currículo, garantiza la libertad de la enseñanza de las materias. Cada autoridad organizativa puede, según la legislación, determinar su propia evaluación y el modo en que se comunican los resultados. Los profesores evalúan a sus propios alumnos en relación con los objetivos y la actividad de enseñanza respecto al proyecto de la escuela.

3.2.3.2 Bélgica francófona

Educación vial = Éducation relative à la voie publique

El gobierno de la Comunidad Francesa constituye la máxima autoridad educativa en la Comunidad por lo que dispone de capacidad para establecer la estructura curricular, métodos y dirección de las escuelas así como regulaciones normativas para las escuelas subsidiarias. Es por ello que la educación vial depende de este organismo.

La educación vial es una **asignatura obligatoria** que se imparte en Educación Primaria (6 a 12 años de edad. Distribución en 3 etapas de 2 años cada una).

En esta etapa se tiende a la integración en el contexto global de la seguridad, en asociación con las actividades físicas.

Cada autoridad administrativa decide sus propios procedimientos de evaluación y el modo en que se comunicarán los resultados a condición de cumplir con la legislación pertinente.

Los alumnos son evaluados por cada profesor en función de sus objetivos y del aprendizaje individual.

Como apoyo de la iniciativa de introducir la educación vial en el ámbito escolar, destacaríamos las Campañas de concienciación pública general. Comentamos las siguientes:

- *Educación vial: control del equipo obligatorio de la bicicleta en la escuela (varios años de implementación).*

A petición de las escuelas, la policía ofrece educación vial con el objetivo de conseguir una mejor conducta en el tráfico. Las lecciones van dirigidas a peatones y ciclistas. Otra medida educativa es la implementación de controles de bicicletas en las escuelas llevados a cabo por la policía a petición de las propias escuelas. El estado en el que se encuentra todo el equipo obligatorio se comprueba individualmente en cada bicicleta. Los ciclistas que tienen el equipo en buenas condiciones reciben una tarjeta verde, y los que no, una tarjeta roja en la que consta el fallo del equipo. Estos nuevamente tienen que mostrar sus bicicletas tras realizar la reparación o mejora indicada. Sin embargo, no se multa a los alumnos cuyo equipo no es el necesario.

- *Curso de ciclismo asertivo*

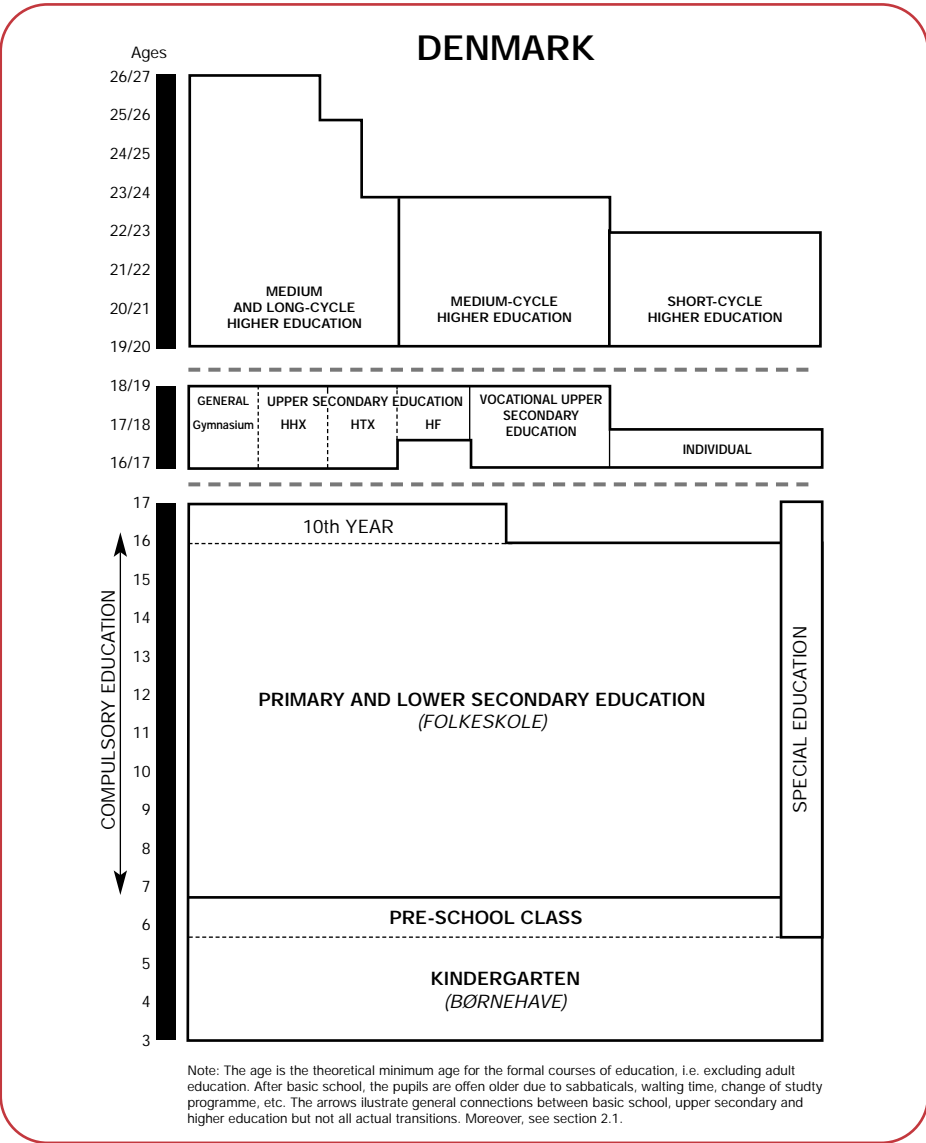
Un programa educativo “*Velo-école*” se desarrolla por una organización sin ánimo de lucro. El programa se dirige a varias categorías: profesores de primaria y secundaria y público en general. Se desarrolla un programa especial para las escuelas. El programa enseña a los participantes cómo conducir de modo seguro y confortable en bicicleta por la ciudad de Bruselas. Evaluación del programa: a) El programa incrementa el atractivo del ciclismo en aquellas personas que anteriormente no han sido usuarios de la bicicleta; b) Ya que se presta atención a los aspectos relacionados con la seguridad, el programa implica seguridad vial.

- *Carta sobre la bicicleta*

Información sobre la política ciclista del consejo municipal (ciudad de Gent) y sugerencias para el ciclismo. Los contenidos de este programa son: promoción general del ciclismo, información sobre el Programa Gent de Bicicleta, información sobre el desarrollo de la red ciclista, dispositivos para la seguridad vial y prevención del robo. La distribución es gratuita en todos los edificios de la ciudad, a todos los empleados de la ciudad, a las escuelas y en conferencias de prensa. El municipio ha elaborado varios documentos para incrementar la concienciación del ciclismo, entre ellos: mapa de la bicicleta en el que se muestran los carriles para bicicletas recomendados dentro de los límites de la ciudad, un póster denominado “Gent es ciclismo”; un calendario de los ciclistas en los que se indican todas las actividades ciclistas de la ciudad de Gent (calendario fundamentalmente dirigido al uso recreativo de la bicicleta), un folleto en el que se

indica el equipo obligatorio y el equipo de iluminación. Este folleto se distribuye en las escuelas y se utilizó en algunas escuelas para la educación vial. Aproximadamente 14.000 pósteres sobre seguridad vial se utilizaron en las escuelas elementales.

3.2.4 Dinamarca



El Sistema Educativo danés

En Dinamarca, la educación general es obligatoria, pero la asistencia a la escuela no lo es.

En Dinamarca, la educación obligatoria comienza el año en que el niño tiene 7 años y transcurre durante 9 años: los niños de edades comprendidas entre los 7 y 16 años deben recibir educación bajo ciertas normas mínimas, es opción de los padres la forma en que reciben dicha educación:

- En escuelas públicas donde existen escuelas municipales.
- En una escuela privada.
- En casa. Los padres pueden elegir encargarse de la educación de sus propios hijos.

El sistema educativo danés incluye tres niveles:

Escuela básica (*Fokleskole*)

- Un curso de pre-escolar (voluntario) (al que asisten los niños cuando tienen 6 años).
- 9 años de escuela básica (de 7 a 16 años):

Primaria (1º a 6º cursos).

Secundaria inferior (7º a 9º cursos).

- 1 año (10º curso no obligatorio, es decir, voluntario) (17 años).

Como una alternativa a la finalización de las clases de la *Fokleskole*, los alumnos pueden elegir asistir a las escuelas de continuación, denominadas *Efterskoler* que son escuelas con directrices privadas para los 14-18 años.

Educación juvenil

Puede dividirse en tres grupos:

- Educación secundaria superior académicamente orientada.
- Educación profesionalmente orientada (educación y formación profesional).
- Ofertas individuales de educación y formación especial.

Educación superior, a la que se añadirá el área de educación de adultos y otros programas de educación.

3.2.4.1 Educación vial, una tarea paternal en preescolar

Se considera que la educación vial es una tarea que corresponde a los padres o a las guarderías. El *Danish Road Safety Council* propone a todos los niños de más de tres años asociarse a un club infantil de tráfico (*Children Traffic Club*).

Los materiales didácticos está dirigido a los padres y está financiado por el *Danish Road Safety Council* y las compañías de seguros.

3.2.4.2 Seguridad vial: un tema obligatorio en la educación primaria y secundaria

La educación vial es una asignatura obligatoria, incluida en diversas fases del plan de estudios danés desde el primer año escolar hasta el noveno (7 a 17 años). Debe ocupar un mínimo de 48 clases, con una duración uniforme entre diversos niveles educativos y grupo de edad. Esto es real, sin embargo, lo que no ha sido establecido es cómo el colegio y el personal docente llevan a cabo esta tarea. Dentro del sistema de programa de estudios global, se exige a los profesores que cumplan los objetivos del colegio y establezcan objetivos para los temas particulares, pero son libres de organizar sus enseñanzas como les parezca mejor. Así, la forma y organización de los cursos se establece libremente, pero la tendencia dominante es la interdisciplinar. Los padres y alumnos se supone deben implicarse con este plan. En la práctica, la cooperación entre las partes a menudo depende de la iniciativa del profesor.

La formación no se limita a la teoría, se busca inculcar al niño sus propios límites y los de otros usuarios de la vía, a través de actividades al aire libre o en recintos cerrados.

Existen una serie de temas que no son exactamente asignaturas independientes pero que deben ser tratadas como tales. La educación vial es uno de ellos. Estos temas obligatorios quedan flotando en el espacio dado que no tiene un espacio fijo en el horario y son controlados por el profesor de danés. En relación con esto, debe advertirse que el sistema escolar en Dinamarca es en gran parte elaborado alrededor del "profesor de clase" o "profesor principal".

Generalmente el *class teacher* es el profesor que enseña danés. Este sigue casi siempre a la misma clase a través de varios niveles educativos y grupos de edad, y generalmente acompaña a los alumnos a lo largo de 4 o 5 años (la mitad de sus 9-10 años de su trayectoria escolar) o incluso durante los 9 o 10 años que dura la educación obligatoria. Por lo tanto, este profesor es el encargado de diversas tareas sociales y prácticas en conjunción con los niños y sus padres, que va más allá del aprendizaje de la lengua madre.

En cada escuela danesa el personal docente elige a uno de ellos como el "profesor contacto" de seguridad vial. Este profesor es el encargado de mantener a sus

colegas informados de los desarrollos en el campo de la educación vial. Además, puede asesorar y ayudar a los compañeros profesores a organizar la formación en materia de seguridad vial. También es el encargado de informar a sus colegas de los materiales disponibles y de solicitar nuevos materiales. Este "profesor contacto" (que debe recibir un sueldo extra en compensación a su inversión en términos de tiempo), actúa de enlace entre el colegio y diversas entidades. Estas son principalmente la policía⁽²⁾ y el *Danish Road Safety Council*. Este último organismo colabora con el profesor contacto y asesora al resto de personal docente. El secretariado del Consejo prepara campañas dirigidas al público general, diseña los materiales didácticos y ayuda a impartir la seguridad vial en los colegios. Una división del secretariado tiene la tarea de emitir materiales didácticos y actuar como coordinador y "motivador" de los profesores de la escuela primaria, así como de preparar materiales a utilizar por la policía de tráfico cuando visitan los colegios.

Los materiales didácticos para los colegios incluyen folletos (uno o más por nivel educativo), videos para algunos niveles y un programa informático. Algunos materiales tratan de las normas de tráfico, las normas relevantes para cada edad. Pero más que enseñar normas se recalca el "papel" del niño en el tráfico, y se centran en la conducta en el tráfico –de los niños, así como de los demás usuarios de la vía–. La idea básica subyacente es que no se sobrevive al tráfico si sólo se conocen las normas y señales viales. Se debe conocer el rol, las capacidades, intenciones y limitaciones de otros usuarios. Por tanto, la adquisición de atención y previsión es un objetivo importante de los materiales.

Los materiales se ofrecen a los colegios para que sean comprados en primavera, antes de que se inicie el curso escolar. Los materiales del Consejo son los únicos del mercado. No obstante, los profesores pueden optar por impartir educación vial sin comprar dichos materiales del consejo, aunque la mayoría de profesores los compran sobre todo para los niveles inferiores. De esta forma, no se puede enseñar seguridad vial, sólo leyendo un libro o viendo un video. Es necesario tener experiencia en el tráfico real en las condiciones locales. Todos los folletos instan tanto a padres como a profesores a estudiar con los niños el mundo real exterior al aula. Además, algunos materiales contienen sugerencias para invitar a colaboradores

(2) La policía visita a los colegios como parte de sus obligaciones, asisten a cursos... Sin embargo, su participación es más intensiva en los niveles superiores y en el nivel 9º. En los niveles inferiores, los ejercicios de andar son llevados a cabo en el contexto del tráfico local. En el nivel 9, la mayor parte de colegios daneses organizan exámenes de bicicletas, planificados y supervisados por la policía.

que asistan a clase en relación con la educación vial. Pueden ser policías o víctimas del tráfico que estén dispuestos a contar en clase sus accidentes.

Otra de las tareas del *Danish Road Safety Council*, además de proporcionar materiales es ofrecer cursos de formación. Por ejemplo:

- Cursos para nuevos "profesores contactos".
- Cursos de reciclaje para profesores contacto de seguridad vial que ya han asumido previamente esa responsabilidad.
- Cursos para profesores de clase, ya que son ellos los que deben presentar la educación vial en clase.

Estos cursos subrayan sugerencias y factores motivadores, e incluyen:

- Conocimiento de lo que los niños pueden hacer y son capaces de controlar en las situaciones de tráfico en las diferentes fases de su desarrollo, y de los problemas de seguridad vial a los que un determinado grupo de edad es probable que se enfrente.
- La experiencia y práctica acumulada por otros en determinados proyectos financiados de desarrollo educativo en seguridad vial.
- Nuevas formas de trabajo y nuevos enfoques sistemáticos mediante el desarrollo de proyectos.
- Por último, durante un curso de un día, se ofrece a los profesores la posibilidad de brindarse ayuda mutua en la planificación de la enseñanza de la seguridad vial, después de que el curso haya terminado.

En resumen, entre los temas que conforman el currículo de la *Folkeskole* la Seguridad Vial es un tema obligatorio en los 9 años de educación básica obligatoria (7 a 16 años).

Los objetivos establecidos son:

- Adquirir confianza en el movimiento del tráfico sin riesgo para uno mismo ni para los otros.
- Adquirir conocimiento sobre los elementos y posibilidades del peligro relacionado con el tráfico.
- Contribuir a que los alumnos adquieran cuidado y responsabilidad y tomar conciencia de que su propia conducta en el tráfico es parte de un contexto en el que se tienen responsabilidades y obligaciones conjuntas.

La enseñanza de este tema obligatorio tendrá las siguientes áreas de conocimiento y áreas de capacitación:

– *Conocimiento central y áreas de capacitación:*

La enseñanza de la seguridad vial alternará ejercicios prácticos, observaciones y actividades fuera de la escuela. No todos los usuarios de la vía circulan de forma apropiada y correcta en el tráfico. Los accidentes pueden atribuirse al factor humano.

La enseñanza de la seguridad vial incluye:

- a) Las propias posibilidades y limitaciones y las de los otros usuarios de la vía.
- b) Reglas importantes de tráfico.
- c) Evaluación del riesgo en relación con diferentes momentos del año y diferentes condiciones climatológicas en relación con diferentes tipos de vehículos y carreteras.
- d) Evaluación de situaciones de tráfico que incluyen maniobras y movimientos peligrosos.
- e) Conducta apropiada en el tráfico.
- f) Conciencia de las consecuencias ambientales del tráfico.

3.2.4.3 El conocimiento de los vehículos: tema opcional en la enseñanza básica

Conocimiento de los vehículos: un tema opcional en la enseñanza básica (primaria y secundaria inferior) obligatoria (7 a 16 años).

– Objetivos:

- a) Obtener experiencia sobre la importancia de los medios de transporte diario y cotidiano.
- b) Adquirir habilidades prácticas y conocer la construcción, funcionamiento y el tratamiento adecuado de los vehículos de motor.
- c) Contribuir a dar a los alumnos unas bases apropiadas para adquirir valores y utilizar un vehículo de motor como vehículo de transporte.

La enseñanza de este tema opcional tiene los siguientes temas centrales y áreas de capacitación:

El tema opcional del conocimiento de vehículos de motor constituye un tema de taller con énfasis en el trabajo práctico en el citado taller. La enseñanza de este tema

incluye la consideración de diferentes tipos de máquinas que los alumnos pueden encontrar en su vida. Se enseñarán máquinas y vehículos funcionales.

La enseñanza concreta se organiza en cooperación con los alumnos, pero también se adaptará en gran medida a las condiciones locales, acuerdos y equipos de trabajo así como a los tipos de máquinas disponibles.

El trabajo en los talleres también incluye la enseñanza de conductas seguras y trabajo ambiental saludable en relación con la salud y la seguridad.

Trabajo práctico en el taller

- a) Uso de formas diferentes de herramientas.
- b) Métodos adecuados de trabajo.
- c) Ambiente de trabajo.

El funcionamiento de las máquinas de combustión

- a) Combustión y productos de combustión
- b) Admisión de fuel

Ajuste y mantenimiento del trabajo

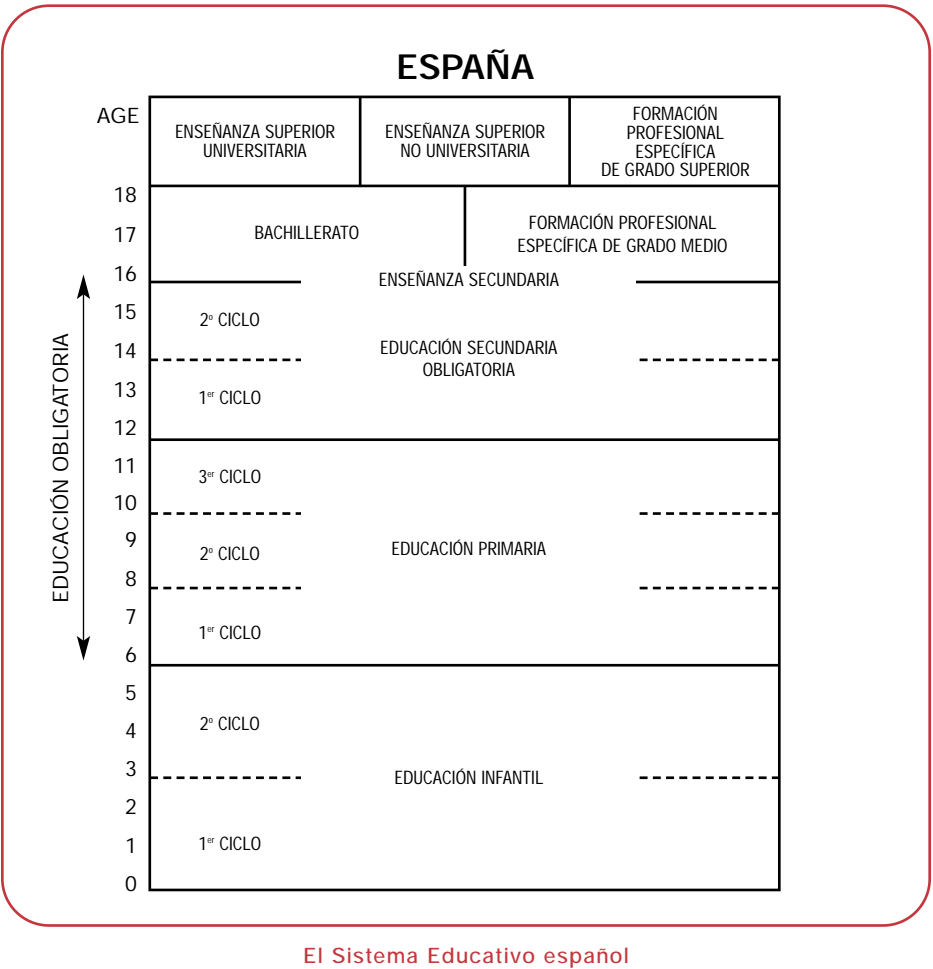
- a) Lubricación y fricción
- b) Ignición
- c) Transmisión

Vehículos de motor y seguridad vial

- a) Manejo del volante
- b) Frenos
- c) Luces y dispositivos de señalización

3.2.5. España

Educación vial



3.2.5.1 Estructura general del sistema educativo español

La Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE) de 1990 estructura el sistema educativo en Enseñanzas de Régimen General y Enseñanzas de Régimen Especial.

Enseñanzas de Régimen General

- La Educación Preescolar que tiene carácter asistencial y abarca de 0 a 3 años.
- Educación Infantil. Tiene carácter obligatorio y constituye un solo ciclo de tres años académicos que van desde los 3 a los 6 años.

- La Educación Primaria, de los 6 a los 12 años de edad.
- La Educación Secundaria, de los 12 a los 18 años de edad, comprende las siguientes etapas.
- Educación Secundaria Obligatoria, abarca 4 cursos académicos (12 a 16 años de edad). Los alumnos que alcanzan los objetivos de esta etapa reciben el título de Graduado en Educación.
- Bachillerato.
- Formación profesional:
 - Formación Profesional Específica de Grado Medio.
 - Formación Profesional Específica de Grado Superior.
- Educación Universitaria. Regulada por la Ley Orgánica de Universidades, LOU, 2001.

Enseñanzas de Régimen Especial

Incluyen:

- Enseñanzas Artísticas
- Enseñanza de Idiomas
- Enseñanzas Deportivas
- Educación de las Personas Adultas
- Educación Especial

A partir de la Conferencia en Estrasburgo en 1980, los programas de seguridad vial en Europa adquieren una doble dimensión. La educación vial constituye a la vez un problema de educación general, social y humano y también un problema de enseñanza de determinados comportamientos y reglas. Así en el Documento de apoyo para la educación vial en Preescolar y EGB publicado por el Ministerio de Educación y Ciencia en 1981, se dice:

"... Un adecuado comportamiento vial, esto es, un correcto uso de las vías públicas, es una parcela más del comportamiento ciudadano que exige su correspondiente forma educativa. De ahí la obvia justificación de integrar la educación vial en el marco general de la educación cívica".

(Una idea ya presente en el Código de Circulación de 1934 y que se materializaba en la obligatoriedad de que los centros escolares impartieran enseñanzas relacionadas con las normas de circulación y con el tráfico. De hecho, la inclusión de la educación vial como materia de formación en los centros educativos ha sido una aspiración de los legisladores desde el antiguo Código de Circulación de 1934.)

Según el **Documento de apoyo para la educación vial en Preescolar y Educación General Básica** (Ministerio de Educación y Ciencia, 1981) el objetivo primordial de la educación vial es la formación del comportamiento de los ciudadanos como usuarios de las vías públicas.

Así, en los Programas Renovados del Sistema Educativo, se establece la educación vial para preescolar y los distintos ciclos de la EGB, en los cuales tras el plan abordado por la DGT, quedó integrada en el área de experiencias en los cursos de 3º, 4º y 5º de EGB, en el área de Ciencias Sociales y en la segunda etapa en el Programa de Educación Ética y Cívica.

Así, se plantea que educación vial tiene dos vertientes: a) la educación vial en el sentido estricto, es decir, lo que se ha denominado seguridad vial; y, b) la educación vial como parcela de la educación ciudadana.

En 1987, surgen los primeros trabajos para la reforma del Sistema Educativo, publicándose en 1989 el Libro Blanco y los Diseños Curriculares Base de las diferentes etapas.

En la década de los noventa asistimos a importantes acontecimientos en el marco de la educación vial:

- Aprobación del texto articulado de la Ley sobre tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Real Decreto 339/1990 de 2 de marzo de 1990).
- Establecimiento del Sistema de Ordenación General del Sistema Educativo español (LOGSE) (Ley Orgánica 1/1990 de 3 de octubre de 1990)⁽³⁾.

⁽³⁾ La LOGSE (1990) regula la estructura y organización del sistema educativo en sus niveles no universitarios, estableciendo tanto las Enseñanzas de Régimen General como las de Régimen Especial. Esta reordenación va encaminada a conseguir, entre otros, los siguientes objetivos:

- regulación efectiva de la etapa previa a la escolaridad obligatoria;
- reforma profunda de la Formación Profesional, estableciéndola en un nivel post-secundario;
- conexión de la Enseñanzas de Régimen Especial (artísticas y de idiomas) con el resto de las enseñanzas.

La ley garantiza que la formación de todos los alumnos tenga un contenido común, a la vez que se favorezca y posibilite un amplio ejercicio de las competencias autonómicas en materia educativa.

Asimismo, la Ley Orgánica de Calidad, también modifica algunos aspectos de las enseñanzas de Régimen General establecidas por la LOGSE.

- La incorporación de la educación vial a los ejes transversales del currículo escolar, dentro del desarrollo de los elementos del currículo (Ley de Ordenación General del Sistema Educativo español (LOGSE, 1991)) insistiendo en la secuencialización procesal de la educación vial.
- Aprobación del Reglamento General de Circulación para la aplicación del texto articulado de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial (Real decreto 13/1992 de 17 de enero).
- Aprobación del Plan Estratégico Básico de Seguridad Vial (15 de diciembre de 1992); entre otras.

– *Los ejes transversales del currículo escolar*

Vamos a comentar brevemente qué son los ejes transversales del currículo escolar. Los temas transversales son determinadas enseñanzas o contenidos que han de estar presentes en todas las áreas del currículo, es decir, no están asociadas a ninguna otra área del currículo. Estos contenidos presentan, entre otras, las siguientes características diferenciales: se abordan mediante conceptos, procedimientos y actitudes; tienen un carácter permanente, continuo y global a lo largo de todo el proceso educativo y han surgido como demanda y solución a determinados problemas de la sociedad actual.

La L.O.G.S.E. establece que los temas transversales son: Educación Moral y Cívica; Educación para la Paz; Educación para la Salud; Educación par la igualdad de oportunidades de ambos sexos; Educación Ambiental; Educación Sexual; Educación del consumidor; Educación Vial y todas aquellas que cada comunidad autónoma estime oportuno y conveniente.

Los temas transversales cuentan entre sus objetivos: contribuir al desarrollo integral de la persona; desarrollar la autonomía moral y personal; y, capacitar para la auténtica participación social responsable desde la práctica y la intervención en los problemas próximos.

La educación vial en concreto pretende:

- Reflexionar sobre la propia conducta como peatón, viajero, conductor...
- Respetar las normas de circulación en cualquier circunstancia.
- Apreciar la necesidad de las normas de circulación como medio de organización y prevención de accidentes.

Los objetivos generales de la educación vial como materia transversal son:

- Conocer el entorno físico en relación con el tráfico y comportarse de modo adecuado como peatón, en ciudad o carretera y como viajero.
- Desarrollar actitudes de conciencia ciudadana en el uso de las vías públicas como peatón y como conductor.
- Fomentar hábitos de sentido vial.
- Conocer y respetar las señales de tráfico.
- Responsabilizarse en la conducción y el mantenimiento de vehículos.
- Contribuir de forma activa en la mejora de las condiciones de la circulación.
- Valorar los servicios que prestan a la comunidad las instituciones relacionadas con la cuestión ciudadana.

Desde el Plan Nacional de Seguridad Vial (en el que están representados el Gobierno Central, las administraciones autonómicas y los sectores implicados en la educación vial, la circulación y el tráfico) los objetivos más importantes para el año 2003 en materia de educación vial son realizar acciones que favorezcan la adecuada implantación de la educación vial en las distintas etapas del ciclo educativo, el diseño y edición de materiales específicos didácticos para ellos, la celebración de jornadas de educación vial para su efectiva implantación en centros docentes como actividad educativa complementaria a través de los parques de tráfico y desarrollar todos estos trabajos en colaboración con las distintas comunidades autónomas.

3.2.5.2 La educación vial en educación infantil

Las materias Transversales en la Educación Infantil son: educación para la paz, educación para la salud, educación moral, educación para la igualdad de oportunidades de ambos sexos, educación ambiental, educación del consumidor, educación vial. Están presentes a lo largo de toda la etapa y a través de las distintas áreas, lo que implica que se abordan de forma globalizadora a través de actividades y experiencias realizadas.

Suponen una concepción integral de la educación. La incorporación de las enseñanzas transversales en las áreas supone que se les va a dar un tratamiento sistemático, planificado y pedagógicamente graduado como a los demás contenidos. Esto implica que han de incluirse en el Proyecto curricular, delimitando su alcance y tomando decisiones en torno a su profundidad, orientación y sentido.

Las enseñanzas transversales suponen fundamentalmente la adquisición de contenidos de valor, como norma habitual de conducta que requiere un proceso apropiado de acercamiento al valor para conocerlo, descubrirlo y apreciarlo; elección libre de las creencias y conductas entre varias alternativas tras la consideración de las consecuencias; incorporación del valor en la conducta hasta actuar habitualmente de acuerdo con él.

La educación vial desde la transversalidad se entiende que tiene una doble finalidad. Por una parte, sensibilizar a los alumnos sobre los riesgos de la circulación y prepararles para que hagan frente a las responsabilidades que tengan como peatones o que adquieran como conductores de vehículos (bicicletas, ciclomotores...). Por otro lado, ayudarles a tomar conciencia de su responsabilidad en la vida social de modo que puedan contribuir a la mejora de las condiciones de circulación velando por la propia seguridad y el comportamiento de modo responsable, teniendo en cuenta a los demás usuarios.

– La "educación vial" antes de los 3 años

La educación vial, aprovechando la maduración y las posibilidades de adquisición conceptual y motriz, debe tener como objetivo fundamental la adquisición de unos conceptos y la manifestación de una serie de conductas esenciales, clave y base sobre las que se instalarán las adquisiciones futuras cada vez más complejas y ajustadas al nivel de desarrollo del niño.

Dos, entre otras, constituyen las razones fundamentales por las que la educación vial es esencial en este grupo de edad. Por un lado, es en este momento evolutivo cuando el niño comienza a realizar una serie de adquisiciones básicas, ya en un contexto formal de educación, sobre las que van a construirse y edificarse los aprendizajes posteriores, lo que convierte en necesaria la intervención en este grupo de edad desde la perspectiva de la seguridad (que en definitiva es la perspectiva de la prevención del riesgo y evitación del peligro). Por otro lado, la consideración del aprendizaje como un proceso continuo y relacionado en el tiempo, y no como adquisiciones independientes y discontinuas, constituye otra razón que vuelve a resaltar la importancia capital de incidir en este período evolutivo donde se inician las primeras adquisiciones sobre las que se formarán y asociarán los aprendizajes posteriores.

Siguiendo, además las directrices establecidas por la LOGSE, y desde una perspectiva globalizadora, la educación vial se centrará en el perfil del escolar como

viajero o peatón acompañado de un adulto, incidiendo en la formación y fomento en el desarrollo de hábitos de sentido vial, en el desarrollo de actitudes y valores orientados hacia la seguridad, el respeto, la conciencia ciudadana y el cumplimiento de la norma.

– *La "educación vial" de 3-6 años en la L.O.G.S.E.*

En este período evolutivo, el desarrollo espectacular del lenguaje y la organización viso-espacial de que dispone el niño le permite adquirir conceptos relacionados con el ámbito vial así como reconocer diferentes objetos y signos visuales.

En este período evolutivo, el niño no dispone de la noción tridimensional del espacio y sus representaciones tanto del espacio como del tiempo son egocéntricas, lo que se traduce en un factor que limita y sesga totalmente percepción y/o interpretativas que el niño hace de su ambiente en general, y en concreto del ambiente vial. En este sentido, la educación vial, centrada precisamente en estos sesgos perceptivos e interpretativos, debe incidir en ellos con la finalidad de conseguir una percepción e interpretación lo más ajustada con la realidad. Las acciones destinadas a formar y fomentar una correcta interpretación y percepción de la realidad, tiene la finalidad de conseguir hábitos de percepción/interpretación ajustados a la realidad, orientados por tanto a disminuir la influencia de aspectos subjetivos en la percepción, subyacentes siempre en las conductas de riesgo.

La consideración de las características anteriormente mencionadas junto con el hecho que en esta etapa evolutiva se producen avances psicomotores espectaculares, que permiten perfeccionar la capacidad perceptivo-motriz, nos sitúa en un momento óptimo para ubicar una "educación vial" orientada a conseguir conductas de seguridad en el ámbito vial.

Al igual que en el caso anterior, siguiendo las directrices establecidas por la LOGSE, y desde una perspectiva globalizadora, la "educación vial" se centrará en el perfil del escolar como viajero o peatón acompañado de un adulto, incidirá en la formación y fomento de los hábitos de observación visual, auditiva y psicomotriz; el conocimiento de las señales acústicas y luminosas; y, la adquisición de actitudes de seguridad, conciencia ciudadana y respeto por las normas.

3.2.5.3 La educación vial en educación primaria

La Educación Primaria es el primer nivel educativo de enseñanza básica del sistema establecido por la LOGSE y se encuentra dividido en tres ciclos de dos años de

duración respectivamente, escolarizándose en el primer ciclo los alumnos comprendidos entre los 6 y 8 años, en el segundo ciclo entre los 8 y 10 años y en el tercer ciclo entre los 10 y 12 años.

Cada grupo de alumnos debe vincularse a un profesor tutor que, en lo posible, debe ser el mismo a lo largo de cada ciclo y que es el encargado de impartir la mayoría de las materias. Para las áreas de Educación Física, Música e Idioma Extranjero, así como otras que se determinen, hay profesores especializados.

La finalidad de la Educación Primaria es favorecer la socialización de los niños, proporcionar una educación común que haga posible la adquisición de los elementos culturales básicos, los aprendizajes relativos a la expresión oral, a la lectura, a la escritura, al cálculo aritmético así como una progresiva autonomía de acción en su medio.

– Materias Transversales en la Educación Primaria

La LOGSE (1990) introduce los principios que permiten hablar de transversalidad en el currículo. En algunos casos, la propia ley ha enunciado la dimensión transversal, mientras en otros tan sólo se sientan las bases para su posterior concreción. Ésta se ha producido de manera efectiva en los diferentes reales decretos de desarrollo de los currículos de cada etapa educativa contemplándose en todas las áreas y la introducción de los contenidos transversales. Cada centro, en función de sus necesidades y experiencia pueden dar prioridad a algunos de los temas transversales mencionados y centrar sus esfuerzos en favorecer el desarrollo de aquellos valores que tengan mayor relevancia para su contexto.

– La “educación vial” en la LOGSE. (6-12 años)

La LOGSE establece como objetivos de los contenidos curriculares de la Educación Primaria, a lo largo de sus tres ciclos (I ciclo: 6 a 8 años; II ciclo: 8 a 10 años; III ciclo: 10 a 12 años) los siguientes:

1. Los objetivos fundamentales y generales de la educación primaria son:

- El desarrollo de la autonomía, respeto y conocimiento de los valores básicos de la vida.
- La utilización de diferentes medios de representación y expresión; y,
- La valoración de la higiene y de la salud del cuerpo y la naturaleza.

2. Los objetivos fundamentales y concretos de la "educación vial":

- El conocimiento del mundo del tráfico.
- El respeto de las señales y normas de tráfico.

La consideración conjunta de los objetivos formulados por la LOGSE para la educación primaria, para la "educación vial" y para las áreas curriculares de conocimiento del medio físico, social y cultura; lengua castellana y extranjera; las matemáticas; la educación física y matemáticas, lleva a la formulación de los siguientes objetivos:

- 1) El desarrollo de la autonomía, estrechamente relacionado con la transversal educación vial, implica el conocimiento del mundo del tráfico desde la educación física; haciendo mención especial a la adquisición conductas correctas en situaciones concretas y a la adquisición de la percepción de la propia autoeficacia.
- 2) El respeto y conocimiento de los valores básicos de la vida, lo que desde el ámbito vial implica el respeto por las señales y las normas de tráfico, está en estrecha relación con el conocimiento de la propia lengua y de las lenguas extranjeras, lo que a su vez conecta perfectamente con la transversal "educación de la cultura".
- 3) La utilización de diferentes medios de representación y expresión, que por ejemplo, pueden utilizarse para determinar la proporción de población infantil que sufre las consecuencias de conductas imprudentes, en forma de accidentes e incidentes de tráfico, está en estrecha relación con el área de las matemáticas.
- 4) La valoración de la higiene, la salud del cuerpo y la naturaleza así como las consecuencias que para un sujeto tiene sufrir un determinado accidente por haber llevado a cabo una conducta incorrecta, se encuentra íntimamente asociado con la transversal de educación de la salud.

No cabe la menor duda de que el primer ciclo de la educación primaria (6-8 años) es de vital importancia para generar comportamientos y actitudes adecuadas y correctas en el ámbito vial. Evidentemente, es la etapa en la que el niño, además de ser pasajero de los transportes particulares y colectivos, comienza a utilizar de forma autónoma las vías públicas como peatón, lo que va a determinar el modo en que en el futuro utilice las mismas.

Las adquisiciones físicas y destrezas motrices logradas por el niño en esta etapa escolar, junto con el desarrollo cognitivo que caracteriza al escolar en este período evolutivo, determinan que en estos momentos el niño, en algunos casos y en algunas situaciones comience a desempeñar el papel de peatón autónomo.

El desarrollo cognitivo que caracteriza al escolar en este período evolutivo, hace que esta etapa se convierta en el momento idóneo para poner en marcha todo un proceso de percepción y, por tanto, de conocimiento de la infraestructura vial en la que cobra significado y sentido el conocimiento de la señalización y las normas básicas viales dirigidas al peatón y al pasajero de vehículos particulares y colectivos. Y, todo ello, dirigido a alcanzar un objetivo mucho más ambicioso, generar hábitos de comportamiento y actitudes correctas como peatón y usuario de las vías públicas. La "educación vial" en esta etapa escolar tiene como objetivo fundamental generar los primeros hábitos correctos y adecuados como peatón autónomo, hábitos sobre los que se instalarán los aprendizajes posteriores.

Asimismo, el desarrollo cognitivo del escolar en esta fase va a permitirle comprender información tanto escrita como oral procedente de su entorno próximo y captar el sentido de dicha información. De este modo, y a partir de esta adquisición lograda por el niño en esta etapa, proponemos como estrategia clave de intervención la realización de análisis y comentarios de diferentes situaciones y hechos tanto en el marco específico vial como en un marco mucho más general. Es por ello por lo que la "educación vial" debe utilizar, entre sus estrategias, el análisis y comentario de las consecuencias de los diferentes comportamientos viales (como peatones y como pasajeros de vehículos particulares y colectivos). Asimismo, aprovechando el inicio de la actitud crítica, también característica cognitiva que va a iniciarse en esta etapa escolar, la "educación vial" también debe incluir entre sus objetivos: el análisis y la interpretación sencilla de mensajes visuales y auditivos emitidos desde diferentes medios de comunicación.

A continuación, y con la finalidad de comprender mejor el papel clave y esencial que desempeña la educación vial a lo largo de todo el proceso educativo y a través de la consecución de los objetivos de diferentes áreas en cada una de las etapas o ciclos, vamos a exponer muy brevemente y de forma muy sencilla, los objetivos fundamentales de la educación vial relacionados con los contenidos curriculares a lo largo de cada una de las etapas o ciclos de la Educación Primaria(I ciclo: 6-8 años; II ciclo: 8-10 años; y, III ciclo: 10-12 años).

L.O.G.S.E. (I CICLO: 6-8 años)

Los conocimientos, actitudes y conductas generadas a través de las diferentes áreas curriculares (conocimiento del medio, educación física y matemáticas) se relacionan estrechamente con dos de los objetivos fundamentales de la "educación vial" para el I Ciclo. Concretamente: 1. El desarrollo de hábitos correctos y autónomos como peatón en zona urbana y en el cruce de calles utilizando los pasos para peatones, los semáforos y las indicaciones de los agentes; 2. El desarrollo de hábitos correctos y autónomos como pasajeros en la utilización del transporte público (autobuses fundamentalmente escolares) y transporte familiar (*área de conocimiento del medio. ámbito: el medio social y sus interacciones con el medio físico*). 3. Conocimiento y expresión de datos y hechos relacionados con el tráfico, mediante tablas y gráficos realizados por los propios alumnos (*área de matemáticas, ámbito: organización de la información*).

L.O.G.S.E. (II CICLO: 8-10 años)

Los conocimientos, actitudes y conductas generadas a través de las diferentes áreas curriculares (conocimiento del medio, educación física y matemáticas) se relacionan estrechamente con los objetivos que la "educación vial" tiene para este II Ciclo. Nos referimos a: 1. Adquisición de hábitos de comportamiento y prudencia en el cruce de calles y plazas sin agente ni paso para peatones; 2. Conocimiento (no comportamiento) de las normas de circulación en vías interurbanas (*área de conocimiento del medio. ámbito: el medio físico y sus relaciones*); 3. Adquisición y desarrollo de hábitos referidos a la utilización adecuada y con sentido de la responsabilidad de los transportes particulares y colectivos como pasajeros (*área de conocimiento del medio. ámbito: el medio social y sus interacciones con el medio físico*); 4. Iniciación en la percepción de la velocidad (*área de matemáticas. ámbito: formas geométricas y situación en el espacio*); 5. Conocimiento de los principales grupos de riesgo y principales causas de accidentes de tráfico (*área de matemáticas. ámbito: organización de la información*).

L.O.G.S.E. (III CICLO: 10-12 años)

Los conocimientos, actitudes y conductas generadas a través de las diferentes áreas curriculares (conocimiento del medio, educación física y matemáticas) se relacionan estrechamente con los objetivos que la "educación vial" tiene para este III Ciclo. Nos referimos a: 1. Adquisición de comportamientos peatonales correctos y prudentes para la circulación durante la noche y en situaciones de visibilidad reducida;

2. Recogida de información sobre accidentes más frecuentes que sufren los peatones en zona urbana y en zonas interurbanas; 3. Medidas a tomar en caso de accidente; 3. Conocimiento de los diferentes elementos, principios físicos y motrices de la bicicleta; 4. Conocimiento de las normas y comportamiento correcto como conductor de bicicleta (*área de conocimiento del medio. ámbito: el medio físico y sus relaciones*); 5. Análisis crítico de mensajes publicitarios relacionados con conductas viales; 6. Análisis de mensajes institucionales relacionados con conductas viales (*área de conocimiento del medio. ámbito: el medio social y sus interacciones con el medio físico*).

La consideración del aspecto social de las conductas en general y en este caso con las conductas viales incorrectas, inseguras e imprudentes a lo largo de los tres ciclos de la Educación Primaria (6 a 12 años) está estrechamente relacionada con la transversal "Educación de la cultura". De igual modo, el hecho de conseguir que el alumno sea consciente de la amenaza para la propia salud (y la de los demás) que supone el llevar a cabo ciertas conductas en el ámbito vial, asociando dichas conductas incorrectas con las consecuencias negativas de la realización de las conductas imprudentes e inseguras, aspecto que está íntimamente relacionado con la consideración transversal de la "Educación de la Salud".

3.2.5.4 La educación vial en la educación secundaria

La Educación Secundaria en el sistema educativo español comprende tanto la secundaria obligatoria (ESO) (también denominada enseñanza secundaria inferior) como la post-obligatoria (Bachillerato o Formación Profesional Específica de grado medio).

La Educación Secundaria Obligatoria (ESO) o Educación Secundaria Inferior tiene carácter integral y se extiende desde los 12 a los 16 años de edad de la persona. Se organiza en dos ciclos (primer ciclo: 12 a 14 años; y segundo ciclo: 14 a 16 años) de dos años de duración cada uno.

La Educación Secundaria Obligatoria se organiza en áreas de conocimiento comunes para todos los alumnos sin especializaciones. Junto con estas áreas, el currículo comprende materias de carácter optativo con un peso creciente a lo largo de la etapa.

– La Educación vial en la Enseñanza Secundaria Obligatoria

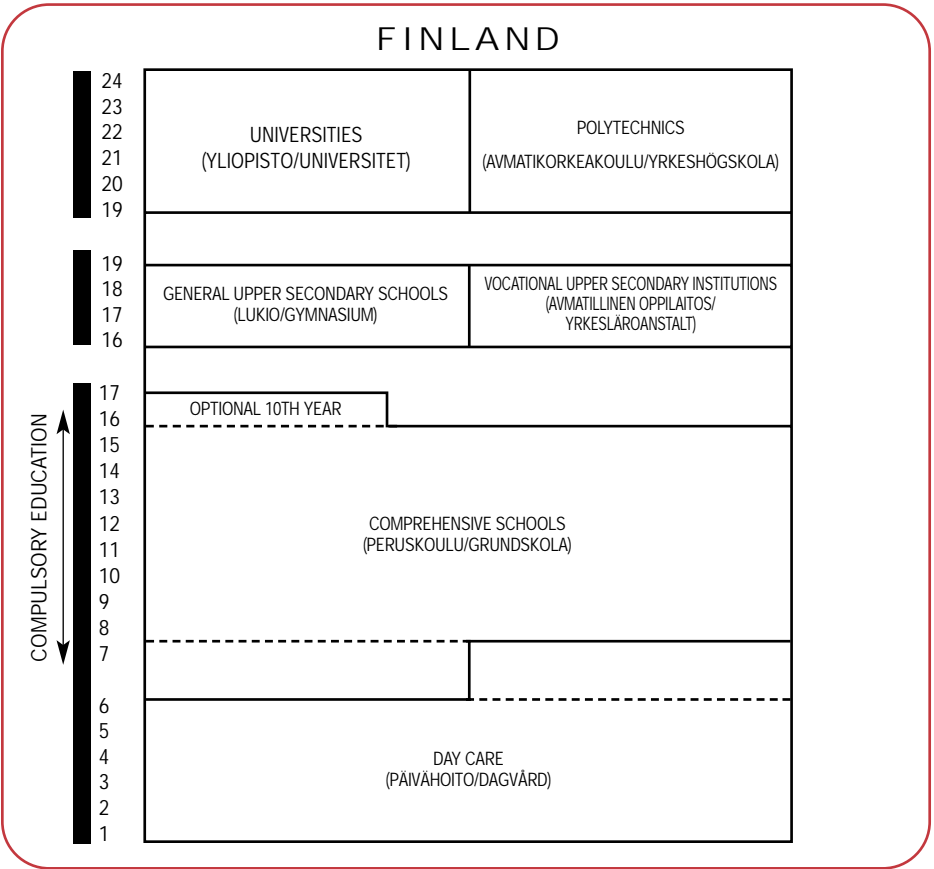
La Educación Secundaria Obligatoria (ESO) completa la enseñanza básica y abarca cuatro cursos académicos, de los doce a los dieciséis años de edad, organizados en

dos ciclos de dos cursos cada uno. Esta etapa tiene la finalidad de transmitir a todos los alumnos los elementos básicos de la cultura, formarles para asumir sus deberes y ejercer sus derechos y prepararles para la incorporación a la vida activa o para acceder a la Formación Profesional específica de Grado Medio o al Bachillerato.

Los contenidos de las transversales, en la que se incluye la educación vial, en esta etapa suponen una concepción globalizadora del conocimiento escolar, superando la tradicional fragmentación en disciplinas escolares. En dichos contenidos se tratan cuestiones que por su relevancia social y cultural deben ser abordadas desde todas y cada una de las materias del currículo, de forma optativa.

En cuanto a los materiales, los hay gratuitos y los hay comerciales. Los materiales gratuitos son suministrados por la DGT (Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior) y por numerosas instituciones privadas y públicas (lucrativas y no lucrativas), que desean contribuir de alguna forma a la seguridad vial a través de la educación.

3.2.6 Finlandia



El Sistema Educativo en Finlandia

El sistema educativo finlandés

El sistema educativo finlandés comprende:

- Educación pre-escolar

Antes de la denominada *"Comprehensive school"* (equivalente a nuestra primaria), los niños pueden cursar un año de educación pre-escolar, fundamentalmente proporcionada por autoridades sociales en los centros de cuidado de día. La educación pre-escolar hasta los 6 años consta de un mínimo de 700 horas por año y es gratuita.

- Comprehensive school
- Post-comprehensive general and vocational education,
- *Higher education* (Enseñanza superior), politécnico y universidad y
- *Adult education*.

En Finlandia, los niños normalmente comienzan la escolarización a los 7 años. Es posible comenzar un año antes si existe una declaración psicológica o física. Finlandia tiene 9 años de escolarización obligatoria (desde los 7 a 16 años). La red escolar cubre todo el país.

El objetivo de la educación básica es ayudar al crecimiento humano y ético de la persona como miembro de la sociedad y proporcionar el conocimiento y las habilidades necesarias para la vida.

Antecedentes sólidos para una apuesta por la educación vial

"El Consultative Committee on Road Safety sujeto al Ministerio de Transporte y Comunicaciones coordinará la implementación del Road Safety Programme para 2001-2005 (Resolución del Gobierno de fecha 18 de enero de 2001, para mejorar la seguridad vial). El Ministerio informará al Gobierno, cuando sea necesario, sobre los seguimientos del programa y el logro de los objetivos de seguridad vial."

Finlandia está casi en la cumbre de los países en términos de normas de seguridad vial. El trabajo sobre seguridad vial finlandesa tiene una larga historia y las mejoras ya eran evidentes en la década de 1970. Mientras en 1972 había casi 1200 víctimas de tráfico y aproximadamente 16.000 lesionados en Finlandia, esta tendencia ha cambiado tras la introducción de una serie de medidas de amplio alcance sobre seguridad vial. Estas medidas se basan en el informe del *First Parliamentary Transport Committee*, lo que significa que las medidas tienen un amplio apoyo político. En la década de 1980, el número de víctimas de tráfico era aproximadamente 500, pero nuevamente comenzó a incrementarse al final de la década.

Desde 1990 y hasta 1996 cada año se ha producido una mejora en la seguridad vial, después no se han observado más mejoras. El número de víctimas de tráfico y lesiones corporales registradas por la policía no ha cambiado sustancialmente durante los últimos años de la década de 1990, tendencia que ha sido similar en el resto de países nórdicos.

En 1997, el Consejo de Estado declaró el objetivo, para el año 2005, de reducir el número de víctimas de tráfico por debajo de 250. Debido a la ausencia de mejora en las estadísticas de víctimas en los últimos años, se hacían necesarias medidas más efectivas.

El *Road Safety Programme* para 2001-2005 presenta una serie de medidas dirigidas a conseguir los objetivos. Es un programa nacional de amplio alcance que no sólo preocupa al sector administrativo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones sino también a otros ministerios, las *Provincial State Offices*, distintas compañías y organizaciones y usuarios de la vía.

Asimismo, se establece como objetivo la reducción para el año 2025 de las víctimas de accidentes a menos de 100. Esta aproximación se basa en los modelos de seguridad vial subyacentes sueco y alemán en que, aquellos encargados de la planificación y realización de los sistemas de transporte deben ser responsables de asegurar que los usuarios de las vías cumplan las normas y regulaciones y estén equipados con la información y habilidades apropiadas para que no fallezcan o se lesionen gravemente en las carreteras. El error humano no debe llevar a un accidente mortal. En el futuro, la seguridad vial se centrará en las medidas que pueden eliminar los accidentes graves. No es suficiente buscar meramente una mejora en conjunto, sino buscar los problemas y eliminar las situaciones problema en que pueda producirse un accidente grave.

El factor más significativo que lleva a la accidentalidad y especialmente a un accidente grave es la velocidad, lo que será la clave de las nuevas soluciones de seguridad vial. Las alternativas son prevenir a los usuarios de las vías de diferentes lugares y concentraciones de accidentes (puntos negros) o de que adopten velocidades más bajas de modo que las consecuencias puedan ser menos serias.

– La educación vial en Finlandia

Por un lado, el interés por los estudios de tráfico y, por otro, el interés en el desarrollo de estructuras secuenciales ha dado lugar a la idea de desarrollar un programa de educación vial para los niños mayores de pre-escolar y para los que comienzan la educación básica.

Desde la premisa de que la educación vial efectiva requiere un sistema íntegro que se extienda a lo largo de la vida de una persona, la escuela elemental y la escuela secundaria son las fases más importantes de este sistema.

En Finlandia la educación vial está incluida en la educación básica (7-15 años) y se asocia a la educación física y los estudios ambientales y naturales. Además la educación vial puede ser elegida como un tema optativo que es impartido en conexión con diferentes materias, siendo una asignatura no obligatoria en la programación escolar.

La preparación de la base para la enseñanza de esta materia está siendo reformada en la actualidad. Su objetivo, así como su desafío: fortalecer la posición de la educación vial, especialmente de una nueva asignatura, los estudios de salud.

Dado que la educación vial no tiene su propio espacio de tiempo en la programación escolar, su implementación depende en gran parte de los intereses del profesor. La educación vial, de esta forma, tiene que competir por hacerse un hueco con otros muchos temas que son considerados importantes y actuales. Hay escuelas donde la cuestión se enfoca de forma apropiada, pero en términos generales el estatus y respecto de la educación vial ha ido decreciendo a lo largo de los años.

Respecto al programa de educación vial propiamente dicho, al niño lo que primero se le enseña son los principios generales y las regulaciones de tráfico de forma minuciosa a través de una película experimentalmente testada o una serie de fotografías. Luego, se observa su conducta en situaciones bien controladas y seguras en las que un observador juzga la conducta del niño y le protege de cualquier peligro. Cuando la conducta del niño es estable y segura, se le permite circular con mayor libertad, pero al principio bajo supervisión. Es esencial la combinación de teoría y práctica. Un uso realmente efectivo de este programa de educación requiere el trabajo de muchos profesores, padres y los propios niños.

Existe muy poco **material** sobre educación de la seguridad vial para los cursos 7 a 9 de la escuela comprensible y además están poco disponibles.

Esta situación ha forzado la consideración de cómo incrementar el interés por la educación vial y cómo hacer más fácil la implementación, de forma que los profesores la lleven a cabo.

Contra estos antecedentes, han sido desarrollados nuevos tipos de herramientas, decididamente económicas, fáciles de adquirir y fáciles de utilizar. El material debe estar actualizado, lo más concreto posible y centrado en las situaciones y contextos de tráfico familiares.

La educación vial es demasiado a menudo ajena a la realidad de cada día. Es muy

tediosa, los estudiantes y profesores están de acuerdo en que la educación vial consiste en la memorización aburrida de la información del tráfico y las normas de tráfico que no parecen estar muy relacionados con los movimientos que se necesitan realizar a diario.

La educación vial es más efectiva cuando trata directamente del contexto en el que se mueve el estudiante y en sus rutas diarias. Este ha sido una de las lecciones más importantes en la nueva consideración de la educación vial. Es mucho más interesante y útil de aprender cómo funcionar de forma apropiada en los cruces y vías familiares que en un contexto neutral.

Una forma útil de enlazar el ambiente circundante a la educación es eliminar los lugares peligrosos. La visión de los niños, padres y profesores sobre los lugares que han sido considerados peligrosos pueden ser eliminados utilizando el material *"Secure Child's School Route"*. Este enfoque ha demostrado ser un método funcional para conseguir lo siguiente:

- Además de los alumnos, hace que los padres presten más atención a la seguridad de sus hijos mientras fomentan la discusión sobre los lugares peligrosos.
- El considerar los puntos problemáticos hace que los padres atiendan también a su propia conducta vial.
- Desde este enfoque la educación puede centrarse en las cuestiones más relevantes y situaciones comunes.
- Es fácil elaborar, uno mismo, materiales de educación locales a la base del material existente.
- El enfoque expone los lugares problemáticos en las rutas escolares y estos puntos pueden ser modificados adecuadamente.

Los materiales de la campaña *'Secure Child's School Route'* se enviaron hace un par de años a todas las escuelas. Al mismo tiempo los posters relacionados con la campaña estuvieron muy visibles en las calles de todo el país durante dos semanas. El propósito de la campaña fue, en parte, hacer que los conductores presten mayor atención a los niños a su paso por los cruces cercanos a la escuela.

En el año 2001, un proyecto piloto titulado *"Hey, teach' - grab this!"*, un folleto sobre seguridad y ambiente preparado para el nivel superior (*Upper: Secundaria*) de las

escuelas de Helsinki. Se solicitó feedback de las escuelas en la primavera de 2001 sobre el uso de este material. El feedback obtenido fue positivo y ofreció algún tipo de consejo sobre cómo desarrollar el folleto, que se ha destinado a toda el Área Metropolitana de Helsinki.

El folleto que se estaba preparando en el 2002 se destinaba a los profesores de los cursos 7º-9º de las escuelas comprensivas del área metropolitana de Helsinki, para ayudar a la enseñanza de la educación vial. El folleto contenía esquemas de lecciones preparadas sobre diferentes temas. Además, incluía temas complejos. Todas las escuelas comprensivas de nivel superior en el área metropolitana de Helsinki recibían 1-2 copias de este folleto para su uso. El folleto fue gratuito para las escuelas. El proyecto está siendo coordinado por la *Central Organisation for Traffic Safety* en Finlandia. Otros participantes incluyen las ciudades.

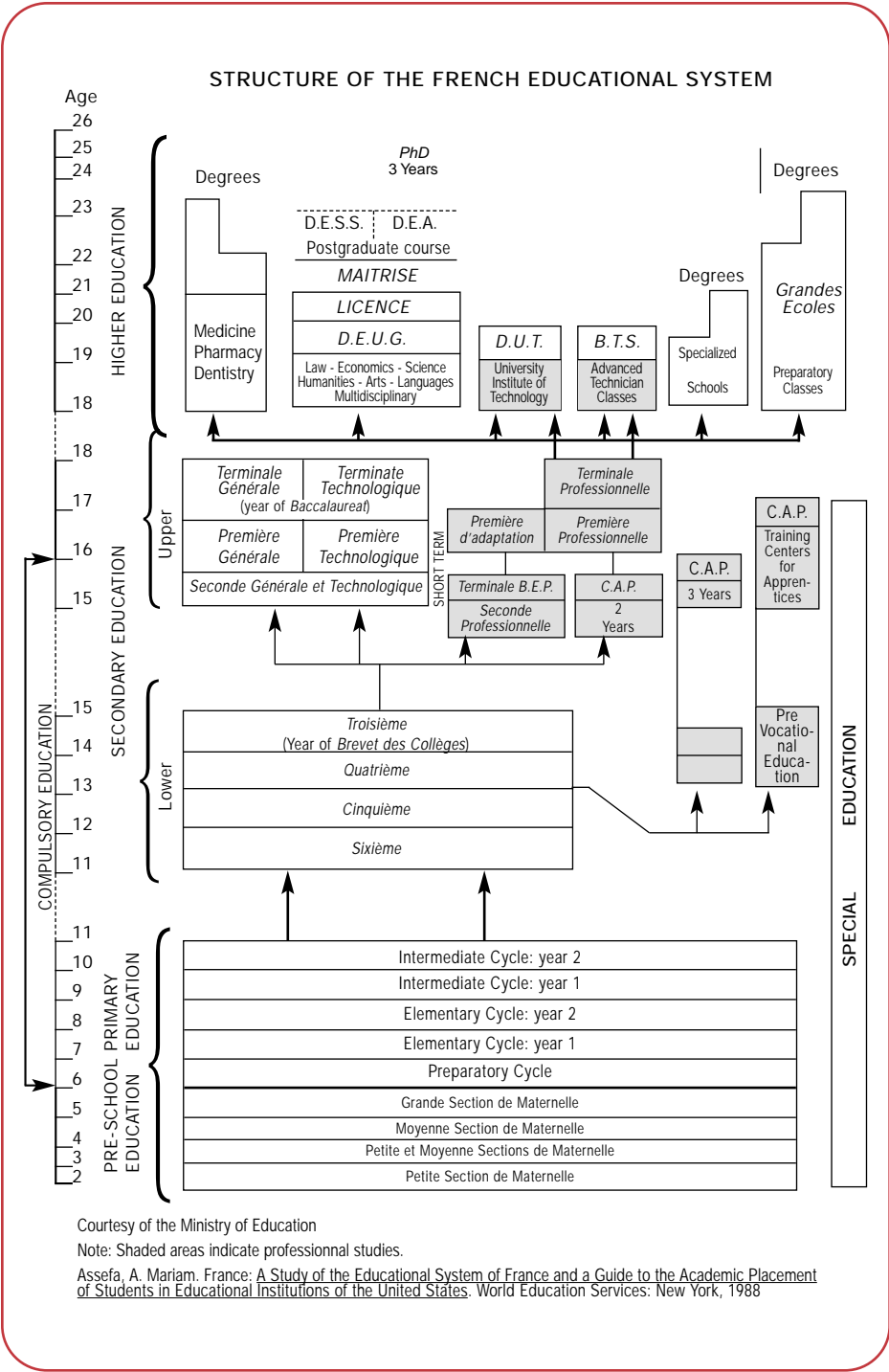
En la página web [^{\(4\)}www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi) existe un portal relacionado con el tráfico denominado *education tool box for teachers*. Desde el punto de vista del profesor, la mejor característica de las páginas son las docenas de ejercicios imprimibles, guías demostración, formas, etc. El material siempre está actualizado y libre de cargas. Puede ser impreso gratuitamente y fotocopiado para uso del profesor.

Viatek Oy, de Oulu, Finlandia, ha desarrollado un programa informatizado con el nombre de KOULULIITU con el fin de evaluar la seguridad vial de las rutas escolares. El programa hace posible comparar diferentes vías y diferentes secciones de las vías desde el punto de vista de la seguridad vial. El grueso de información del programa ha sido suministrado por la *Finnish Road Administration* que ofrece directrices con el fin de determinar los factores que contribuyen a la peligrosidad de las vías. El *Ministry of Transport and Communications, Road Administration* y diversos distritos municipales han estado implicados en el desarrollo del programa, que ya está en uso en diversas municipios.

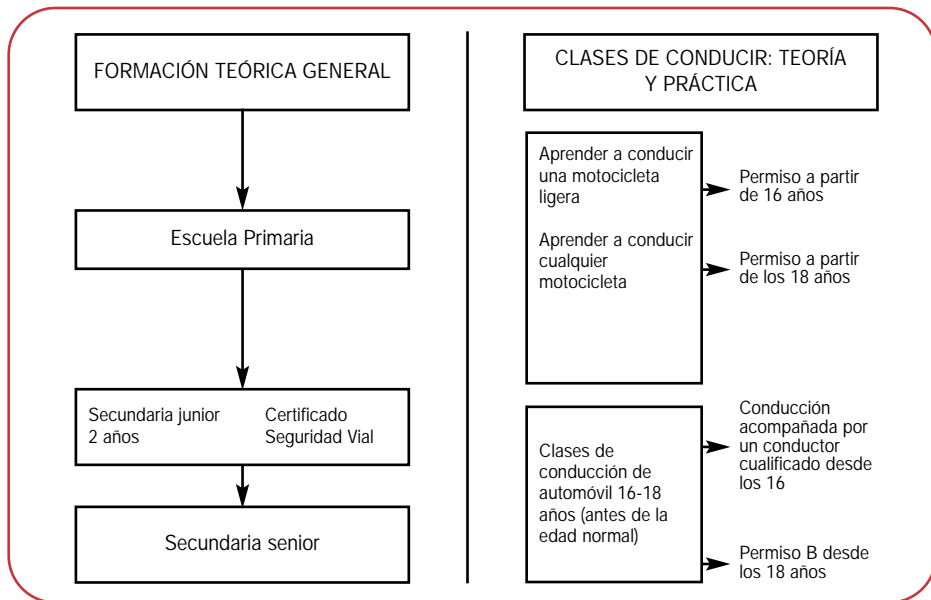
⁽⁴⁾ Liikenneturva es una organización experta en seguridad vial; sirve a las autoridades y organizaciones cívicas e industriales, realiza propuestas y coopera en la promoción de la seguridad vial. Como organización central en el campo, Liikenneturva aconseja y coordina la labor de seguridad vial de sus organizaciones miembros. Para desarrollar la labor de seguridad vial, Liikenneturva lleva a cabo y apoya la investigación relevante.

3.2.7 Francia

Seguridad Vial = Sécurité routière en milieu scolaire



El Decreto nº 93-2404 de 12 de febrero de 1993, establece que la enseñanza del Código de la Circulación debe integrarse obligatoriamente. en el cuadro de horarios y programas en vigor en *“l'école et au collage”*.



Así, desde 1993 es obligatorio obtener en los colegios el ASSR (*Attestation scolaire de sécurité routière*) en 5º curso y el BSR (*Brevet de Sécurité Routière*). El primero es necesario para la obtención del segundo, que es el que habilita para conducir ciclomotores a partir de los 14 años (la normativa que lo regula será modificada en el 2004).

Encart B.O. n° 40
PRÉPARATION, MISE EN ŒUVRE ET VALIDATION SOCIALE DES
ATTESTATIONS SCOLAIRES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Texte adressé aux rectrices et recteurs d'académie ; aux inspectrices d'académie et inspecteurs d'académie, directrices et directeurs des services départementaux de l'éducation nationale ; aux chefs d'établissements

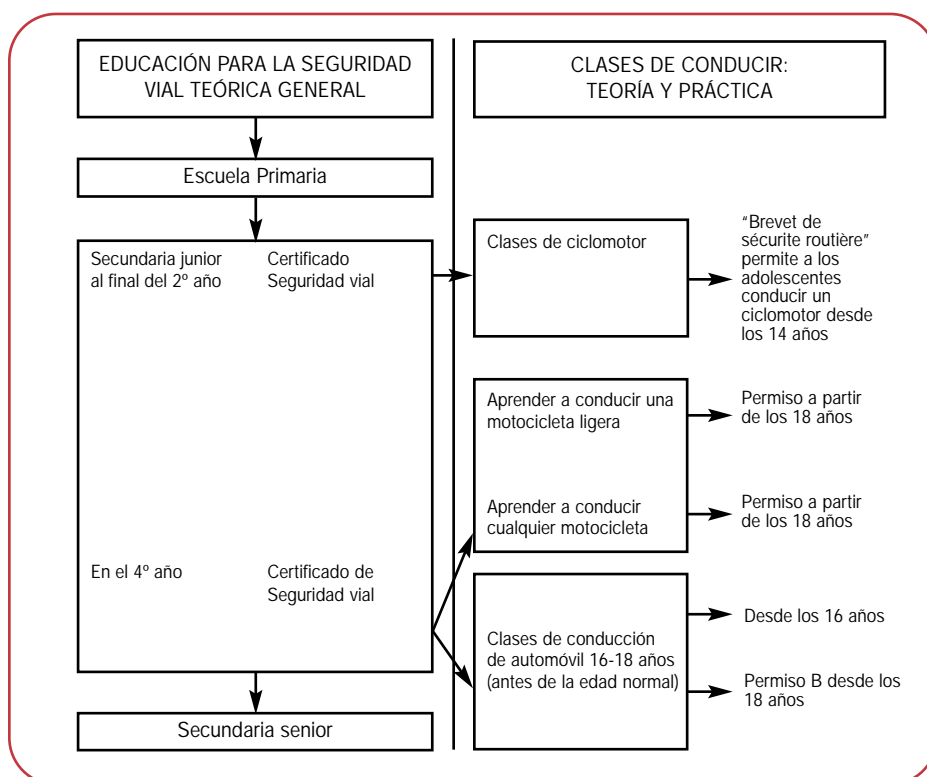


Tabla 6. Educación para la Seguridad Vial desde 1993

La educación vial se imparte, principalmente en quinto curso, pero en principio la legislación contempla su implementación en todos los ciclos y niveles Decreto Ministerial 93-204 de 12 de febrero de 1993 *"Esta enseñanza se integrará obligatoriamente en el cuadro de horarios y de programas en vigor en los establecimientos de enseñanza pública y privada"*

Es una asignatura interdisciplinar en naturaleza, (*"Transdisciplinaire"* según «*Le décret n° 93-2404 du 12 février 1993*»), no obstante podría considerarse como asignatura independiente si nos referimos a la ASSR.

Además de existir un programa oficial, los materiales didácticos son gratuitos. Tras varios años, el Ministerio de Educación Nacional produce fichas pedagógicas destinadas a los profesores de primero y segundo grado.

Los recursos disponibles son:

- Los cuadernos «La seguridad vial en la escuela primaria», compuesto por 80 fichas pedagógicas (distribuidas en los colegios). Cada una de las 61.300 escuelas primarias recibió en el mes de octubre de 1999 un libro compuesto por fichas pedagógicas proponiendo temas de trabajo directamente utilizables por los

maestros en su clase y presentando actividades que permiten a sus alumnos estructurar los conocimientos y comportamientos que contribuyen a su formación como usuarios de la vía.

- "Cuadernos de preparación del ASSR" de 1º y 2º nivel (distribuidos cada año en el comienzo del curso).

Diversos organismos han creado documentos a la vez lúdicos y pedagógicos, por ejemplo, el kit de Renault.

La *Prévention Routière* proporciona materiales para alumnos de 5º y 6º y también proporciona otro tipo de materiales para el *Lycée*.

Las estrategias utilizadas para impartir esta asignatura es que el niño aprenda (normas de seguridad, respeto a las señales, etc.) a partir de ejercicios prácticos (como desplazamientos en bicicleta en circuitos). Las prácticas son obligatorias para el ASSR (3 horas).

En la educación vial es de destacar la colaboración y participación de la policía de tráfico. También apoyan a las iniciativas escolares los programas y campañas como "El niño y la circulación en la ciudad: la seguridad, para el peatón y el niño en bicicleta", o "La señalización".

La Policía Nacional participa en el proceso formativo impartiendo las prácticas y emitiendo los Certificados.

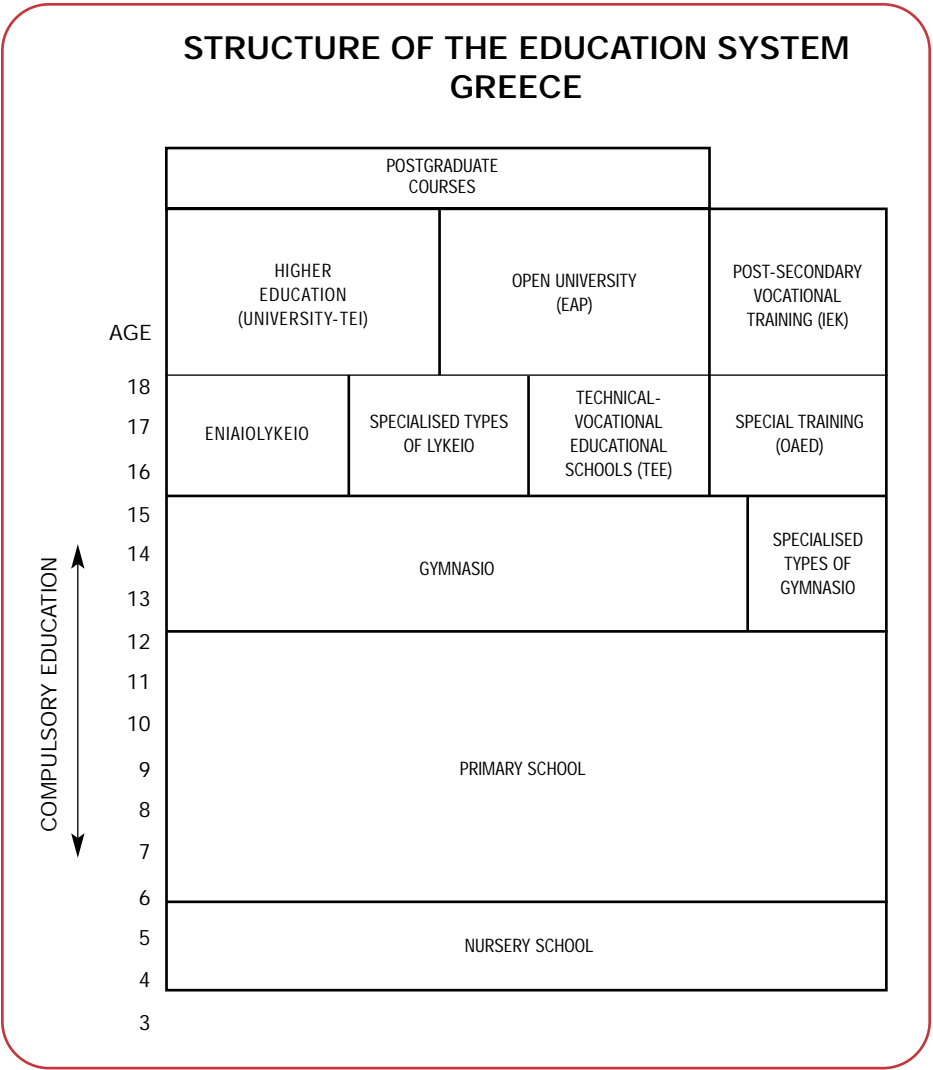
Parece ser que el nivel de implicación de profesores no es muy alto, por lo que se indica en el decreto interministerial de certificado escolar de seguridad vial. En él se indica que es necesaria una sensibilización de la comunidad educativa.

En cuanto a las temáticas impartidas:

- En el ASSR normas de circulación y conducción.
- Hasta el nivel elemental, se enseñan las nociones básicas para desenvolverse como peatones.
- En cursos medios, se muestran las reglas de circulación para ciclistas. En los cursos de mayores se introducen progresivamente conocimientos útiles sobre conductores de vehículos agrícolas y de vehículos de motor. En esta edad es cuando obtienen el Certificado ASSR.

En cuanto a asignaturas afines, la educación vial se imparte dentro de la educación cívica.

3.2.8 Grecia



El Sistema Educativo en Grecia

La educación vial en Grecia, depende de dos ministerios, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transportes.

Se imparte de forma no obligatoria, por lo que no existe un programa oficial. Sin embargo, en aquellos centros en los que se imparte de forma voluntaria, disponen de un programa no oficial.

Se trata de una asignatura independiente que se imparte a partir de los 8-9 años. Se trata de una asignatura afín a la educación ambiental y la prevención de riesgos.

En algunos centros escolares la inclusión de la educación vial está institucionalizada, el Ministerio de Educación y de Transportes suministra ciertos materiales didácticos de forma gratuita. Sin embargo, si la implementación de la educación vial en el entorno escolar, es propuesta por el profesor, son los padres quienes deben comprar los materiales.

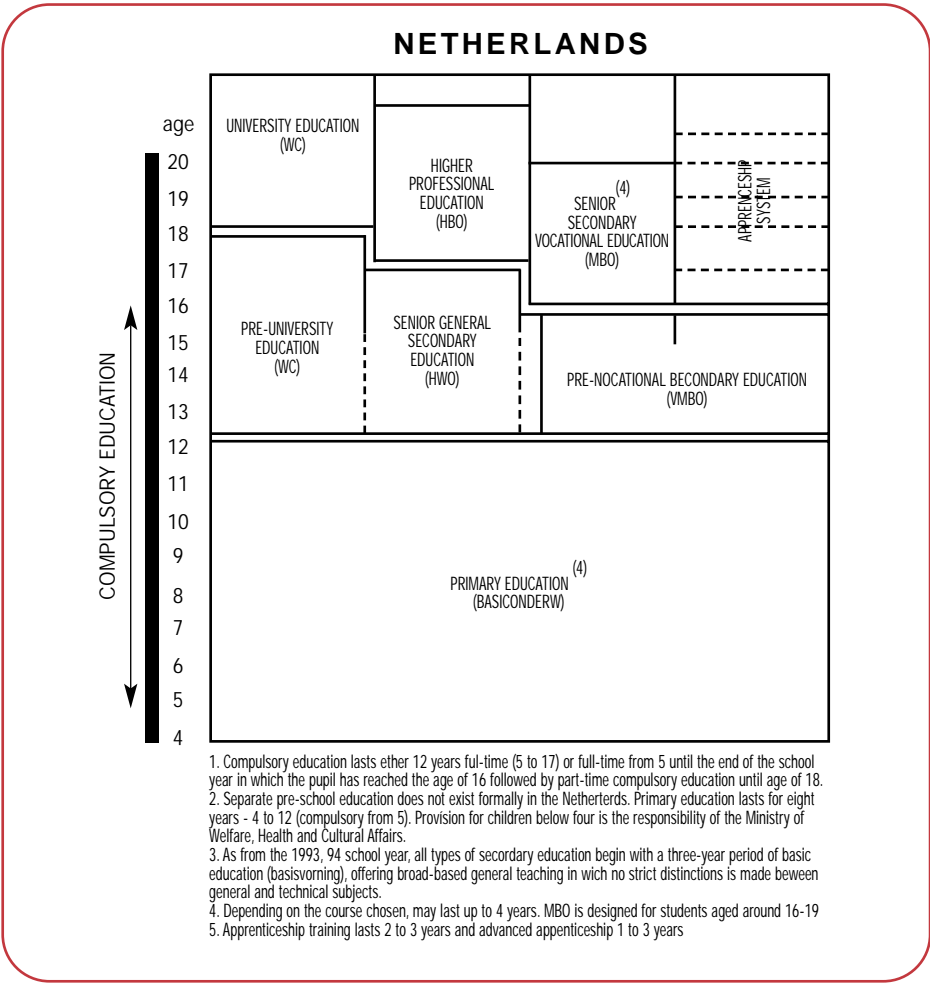
En los centros en los que se imparte, la policía y los expertos participan y colaboran en la implementación de educación.

Como estrategia genérica utilizada en el espacio helénico, destaca, como en otros muchos países los ejercicios prácticos.

La educación vial, como ocurre de forma demasiado frecuente, no ha sido evaluada.

3.2.9 Holanda

Educación vial = Weg onderwijs



En Holanda la educación vial es obligatoria y depende del Ministerio de Educación, Cultura y Ciencia.

En este país, se imparte la educación vial como asignatura independiente durante la educación primaria entre los 4-12 años (*Basisonderwijs*), siendo las escuelas quienes deciden el tiempo dedicado a cada tema.

La educación vial bajo la nominación de "*Road Safety Science*", está incluida en el currículo oficial (junto a materias como lectura, escritura, aritmética, holandés, historia holandesa, geografía, canto, dibujo y ejercicio físico), y dentro de las actividades expresivas bajo el nombre de "*Road safety*" (junto a materias como uso del lenguaje, dibujo, música, artesanía, juego y movimiento, autosuficiencia, habilidades sociales y vitales y vida saludable).

Tras la implantación de la educación primaria (1985), se ha llevado a cabo una evaluación periódica.

La primera evaluación sobre la educación primaria se llevó a cabo en 1988. El informe emitido al Parlamento en 1990 decía que, en términos generales, se habían establecido demasiadas expectativas que todavía estaban muy lejos de alcanzarse. En definitiva, se plantea la gran distancia existente entre objetivos y realidad. En cuanto a la educación vial, concretamente se afirma que "demasiadas escuelas han prestado escasa atención a las actividades expresivas donde se incluye la educación vial". El Parlamento respondió solicitando un punto de vista pormenorizado sobre la situación concreta en las escuelas primarias.

En 1991, un Comité evaluó por segunda vez la educación primaria, bajo la denominación de "calidad", emitiendo informe en 1994. Entre las conclusiones emitidas por el Comité no se alude a la educación vial.

Posteriormente, se solicitó que SWOV⁽⁵⁾ llevara a cabo un estudio preliminar (R-98-40) para probar los resultados de la educación vial:

- La primera pregunta se centra en ¿qué necesita la educación vial en las escuelas primarias? Hay que tener en cuenta por un lado el tiempo y los recursos que las escuelas tienen para el tema del tráfico; y, en segundo lugar, que los efectos de la educación vial dependen de otras actividades de los padres y tutores que enseñan a los niños diariamente y los municipios que proporcionan o no una infraestructura segura.

⁽⁵⁾ El SWOV (*Institute for Road Safety Research*) es el centro puntero para la investigación en seguridad vial en Holanda. Su objetivo es contribuir a la seguridad vial por medio de la investigación científica y disseminación de los resultados.

- ¿Qué método debe utilizarse para probar la calidad de la educación vial? Parece que respecto a los niños la conducta segura y los determinantes de la conducta, como habilidades y conocimiento.
- Métodos de educación e instrucción. Entre ellos la organización de la educación vial en la escuela, el acuerdo entre padres y escuela, el apoyo por parte de los profesores y la escuela, y finalmente, situar la educación vial dentro de la política municipal integrada de seguridad vial.

Así, el SWOV (Informe R-96-13) defiende una postura más fuerte para la educación vial. En Holanda, la educación vial no tiene una elevada prioridad en las escuelas, ya que consideran esta tarea una sobrecarga. Sin embargo, están preparados para dedicar más atención al tema. Estas cuestiones hacen referencia fundamentalmente a la educación primaria. Para la educación secundaria, las recomendaciones son más estrictas.

La mayor deficiencia hasta el momento es la carencia de ejercicios prácticos para niños en el contexto del tráfico. Las escuelas solicitan apoyo para las lecciones que pueden realmente influir en la conducta vial. Los métodos actuales de enseñanza no parecen apropiados teniendo en cuenta los recursos de las escuelas.

Algunas escuelas reciben apoyo en la utilización de los métodos de enseñanza y otras ayudas dentro del esquema de la política municipal de seguridad vial; sin embargo, este apoyo no siempre es fácilmente alcanzable. Se ha mostrado que la disponibilidad de apoyo representa un estímulo importante para que las escuelas sean más activas en el ámbito de la educación vial. Además, la descentralización de la política educativa ofrece puntos de acción que dan un nuevo ímpetu a la educación vial.

Se defiende la necesidad del trabajo conjunto de los padres (a los que se debe estimular), el municipio (al que corresponde la adaptación de infraestructuras), la policía y la escuela, como agentes que tienen una elevada responsabilidad para la seguridad vial de los niños.

Como apoyo a la seguridad vial impartida en el contexto escolar existe una campaña anual *"Cycle to school"*. Una propuesta de acciones y políticas integradas para estimular la utilización segura de la bicicleta por parte de los escolares. El espíritu subyacente es "los niños comienzan a conducir ciclomotores a la edad de 16 años, y

la experiencia que tienen como ciclistas los hacen usuarios más seguros". Esta campaña establece las siguientes recomendaciones:

- a) Educación vial teórica sobre conocimiento aplicable de modo práctico (con un examen al final)
- b) Entrenamiento de las habilidades para conducir bicicleta, en el patio del colegio y en la calle
- c) Examen práctico de ir en bicicleta en una situación de tráfico real
- d) Condición de la bicicleta
- e) Visibilidad en el tráfico
- f) Proximidades seguras a la escuela
- g) Rutas seguras a la escuela
- h) Salud y ejercicio
- i) Movilidad independiente de los niños
- j) Calidad de vida y ciudad sostenible

En el mismo sentido, se sitúa la campaña *Bicycle Masterplan Junior* para ir en bicicleta a la escuela dirigida a todos los niños de escuela primaria (aproximadamente a los 10 años) que ya están preparados para la realización de un examen teórico y práctico.

3.2.10 Irlanda

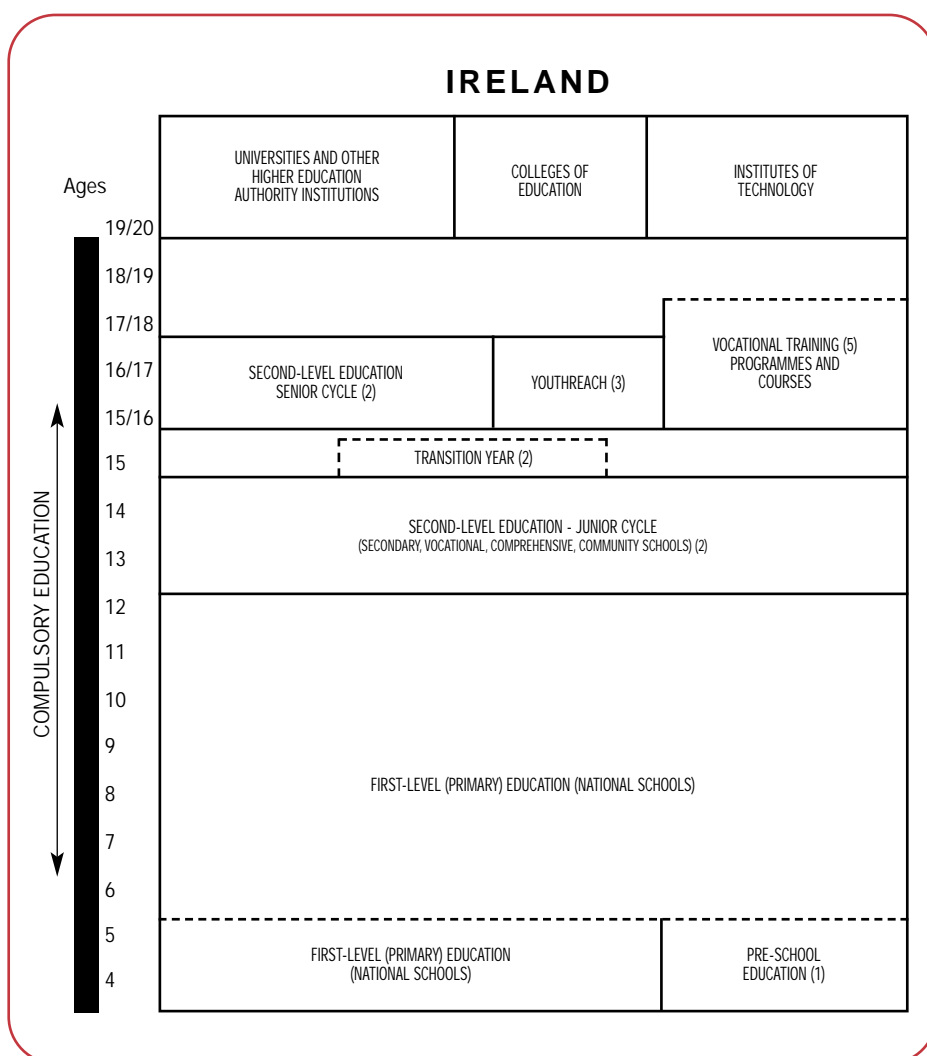
Educación vial = Road Safety Education

En Irlanda la educación vial depende del Ministerio del Estado. Departamento de Gobierno Ambiental y Local (*Department of the Environment and Local Government*).

La educación vial forma parte de las estrategias del *National Safety Council* en aras de fomentar la seguridad vial.

En el ámbito escolar, la educación vial no es una asignatura obligatoria. Sin embargo, pese a que no está inscrita en los programas escolares, todos los escolares reciben de alguna forma enseñanzas sobre seguridad vial.

Es de destacar en este país la gratuidad de los **materiales** didácticos para la enseñanza de la educación vial. Es el Consejo Nacional de Seguridad (*National Safety Council*) el que elabora materiales educativos dirigidos a niños de entre los 6 y 8 años.



El Sistema Educativo en Irlanda

Dentro de las campañas y programas de apoyo para la educación vial escolar, destaca la Estrategia de Gobierno para la Seguridad Vial, 1998-2002, *"The road to safety"*. Seguridad vial para niños pequeños con campañas tituladas "Puedo cruzar la vía de forma segura" (*I can cross the road safely*) y los programas *Junior School Warden*⁽⁶⁾ en escuelas primarias bajo los auspicios del Consejo Nacional de Seguridad (*National Safety Council*).

⁽⁶⁾ The *Junior School Warden Service* está diseñado para ofrecer facilidades de seguridad en los cruces para los niños en los alrededores de las escuelas primarias. En este programa, diseñado para niños de hasta 12 años, incluye la participación de la policía, los centros educativos, los padres y las autoridades locales.

En Primaria:

El programa de estudios de primaria incluye un programa social, personal, de salud y educación vial de ocho clases en total, que sustituye al civismo.

En septiembre de 2000, la educación social, personal y para la salud, fue incluida en el plan de estudios. Se distribuyeron un total de 30.000 copias de un pack de recursos educativos entre los profesores de primaria. Esta actividad se basaba en recursos diferentes a los utilizados. Contiene lecciones que contemplan tres áreas: seguridad vial, seguridad en incendios y seguridad en el agua. El objetivo es la prevención de accidentes. Los alumnos reciben información sobre seguridad, la cual es reforzada mediante discusiones en clase y actividades. Por ejemplo, los temas tratados en la seguridad vial son caminando, en bicicleta y el transporte.

En este programa se pone énfasis en las consecuencias de las decisiones. Los alumnos tienen la oportunidad de trabajar con el pack como corresponde a ciudadanos responsables.

Pese a que no existe un programa oficial, para la educación primaria, actualmente, el Consejo Nacional de Seguridad está desarrollando un paquete de recursos sobre seguridad vial, seguridad ante el fuego y seguridad en el agua para distribuir a un total de 3.300 escuelas de primaria. El Consejo Nacional para el Currículo y para la Evaluación controla esta iniciativa y la ajustará y complementará si fuera necesario.

Sin embargo, en la escuela secundaria se ha concedido tradicionalmente menos atención al tema de la educación vial (educación sobre la seguridad vial). Hay buenas razones para llevar a cabo la educación vial en esta etapa mediante el desarrollo de las habilidades de estos niños de educación secundaria como futuros adultos usuarios de las vías. El Departamento de Educación y Ciencia está de acuerdo en llevar a cabo una apropiada intervención curricular después de la educación primaria; el año de transición se ha identificado como una oportunidad particularmente importante en este contexto.

En septiembre de 2001 se introdujo el programa *"Staying Alive"* como recurso para los alumnos de transición (de primaria al siguiente nivel). Está dirigido a los jóvenes de 15 a 16 años, con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico.

Se incluye en el plan de estudios bajo el epígrafe "Educación cívica, social y política".

El programa abarca aspectos teóricos de la seguridad vial, contempla cuestiones como conducción segura, incremento de la utilización del cinturón de seguridad, los peligros de la velocidad excesiva y la conducción bajo la influencia de alcohol.

El programa está pensado para aproximadamente 770 colegios de secundaria, alrededor de 500 para el curso de transición.

3.2.11 Italia

Educación vial = Formazione della strada

	<div>university and non-university higher education</div> <div>Vocational training courses (people aged between 15 and 25 and sometimes even older)</div> <div>State examination (<i>Esame di Stato</i>)</div>
15-19	Upper secondary education, includes different types of schools
	<i>Diploma di licenza medi (need to again access ton upper secondary school)</i>
11-14	Lower secondary education
6-11	Primary education
3-6	Scuola dell' infanzia (no obligatoria)
<p>Special legislation and experimental initiatives aim at providing special guidance to students who must make decisions about their future career or higher education at the end of upper secondary school. A national system for the pre-enrolment in the university in connection with a wide range of guidance services is now in force. The number of initiatives in the area of guidance undertaken every year by the minister of Education, as well as by Provinces and Communes, public and private bodies are numerous and diversified Law no. 30 of February 2000 provides for a deep change of school order: it establishes that the school system will include the pre-primary level (three years, primary level (basic school – seven years) and secondary level (five years). This law should have been implemented in school year 2001-2002, but as already mentioned, the new Government has suspended its implementation, therefore, the general structure of the education system, is still like the one described above.</p>	

El Sistema Educativo en Italia

La educación vial, como en otros muchos países, depende de varios ministerios (*Ministerios della Pubblica Istruzioni, Ministero dei Lavori Pubblici y Ministerio dei Trasporti*).

La educación vial en este país es obligatoria, como refleja el "*Decreto Interministeriale* del 5 de agosto de 1994" y en el "*Nuevo Codice della Strada*". Se imparte de los 3 hasta los 18 años, en todos los niveles educativos. Sin embargo, no existe un programa oficial, aunque sí unas orientaciones dictadas por los Ministerios implicados en la educación vial formal, aunque son los centros escolares los que diseñan los programas.

Se trata de una asignatura integrada en todas las asignaturas de los planes de estudio, en función de la edad en unas asignaturas u otras.

Un dato a destacar respecto a Italia es que es el único país que incluye entre los "objetivos sociales de su programa escolar⁽⁷⁾", la seguridad vial, junto a otros como: sensibilización ante los problemas de salud e higiene, respeto al medio ambiente, a otros seres vivos, a las instituciones y servicios públicos, el ahorro energético, etc.

National data on the social aims in school programmes

Initiative, autonomy, responsibility.

Awareness of different kinds of difference and exclusion.

Sensitivity to the problems of health and hygiene.

Respect for the environment, for other living beings, for institutions and public utilities, road safety and the saving of energy.

Reflection in a spirit of international understanding and co-operation, especially about developments in Europe and the process of integration.

Existen materiales gratuitos, pero también los hay comerciales. Organismos como el Automóvil Club de Italia distribuyen materiales y organizan cursos.

Algunas provincias, como Venecia, publican material gratuito en Internet.

Generalmente son los municipios los que organizan campañas de apoyo a la educación, por ejemplo la campaña que promociona Roberto Baggio en Brescia.

⁽⁷⁾ Todos los países europeos incluyen objetivos sociales, normalmente de naturaleza muy general, en sus programas escolares. A menudo, estos objetivos se asocian con el desarrollo de la personalidad de los niños –particularmente la autonomía y el sentido de responsabilidad– y sus relaciones con los demás (respeto a los demás, conciencia de las diferencias, etc.). Algunos países también incluyen cuestiones de integración internacional y respeto por el medio ambiente, o la preparación para la vida adulta en la sociedad democrática de la que a su vez forma parte y es responsable.

Como complemento es de destacar la colaboración de los parques Infantiles de Tráfico.

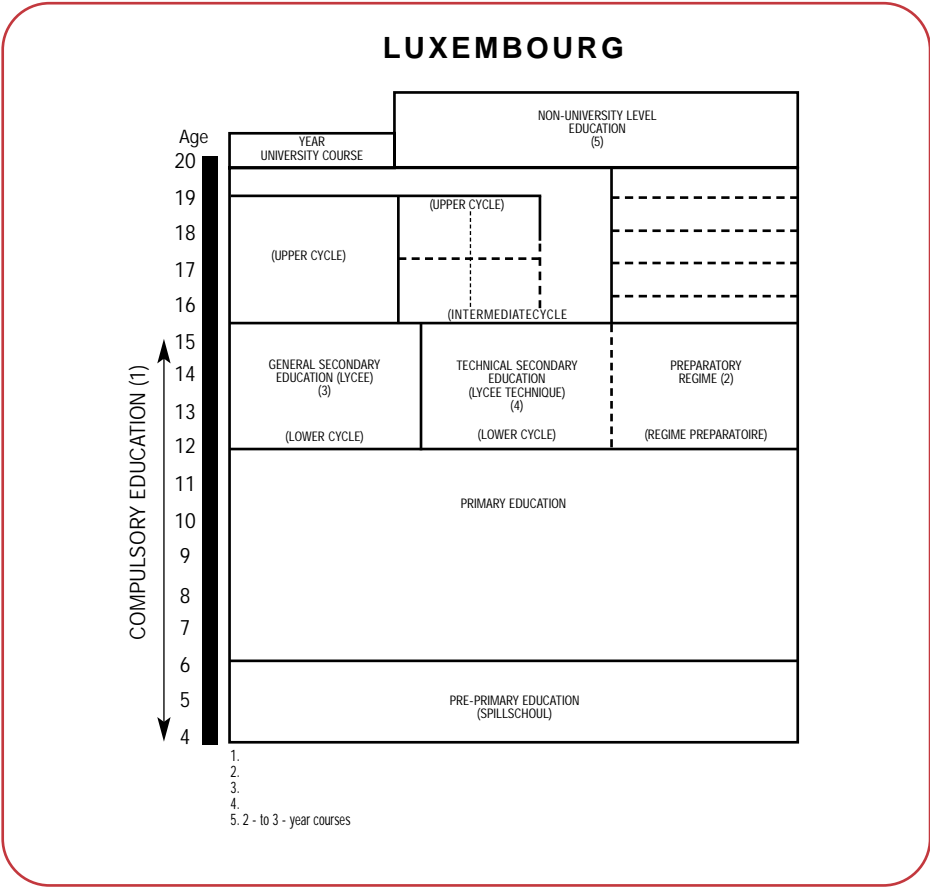
Prácticamente la totalidad de la Policía Municipal participa en la impartición de la educación vial, ya que la mayoría tienen departamentos dedicados a la educación vial.

Las temáticas tratadas en la educación vial se establecen en función de las edades, por ejemplo, para los primeros ciclos: "circular por la calle, las señales..."; para los ciclos de los "jóvenes": utilización del casco. En el caso de la educación no formal, orientada a campañas: "dispositivos de retención".

En cuanto a "otras asignaturas o temáticas afines a la educación vial" es de destacar que en ocasiones (como ocurre en Irlanda), se relaciona con la seguridad contra el fuego, con la educación medioambiental, la educación cívica y la educación sanitaria.

3.2.12 Luxemburgo

Educación vial = Éducation relative à la voie publique



El Sistema Educativo en Luxemburgo

Aunque no es una materia obligatoria, se imparte en educación secundaria, donde se imparten cursos teóricos y prácticos. Para los segundos, los jóvenes realizan ejercicios en bicicleta sobre circuitos y se organizan concursos escolares.

Sin embargo, el Comité solicita al Gobierno que proporcione información detallada sobre temas dirigidos a la educación para la salud en las escuelas y confirme si los siguientes temas se enseñan de forma sistemática:

- a) prevención del consumo de tabaco
- b) beneficios de una dieta saludable
- c) ambiente saludable
- d) educación sexual
- e) seguridad vial

En Luxemburgo, la educación vial está integrada en la "Educación para la Salud".

Cada escuela es autónoma en la organización de actividades o la inclusión de contenidos que conciernen a la seguridad vial.

Varias escuelas de secundaria son miembros de la red europea de escuelas que promueven la salud a través de la *World Health Organisation (WHO)*, la *European Comission* y el *Council of Europe*.

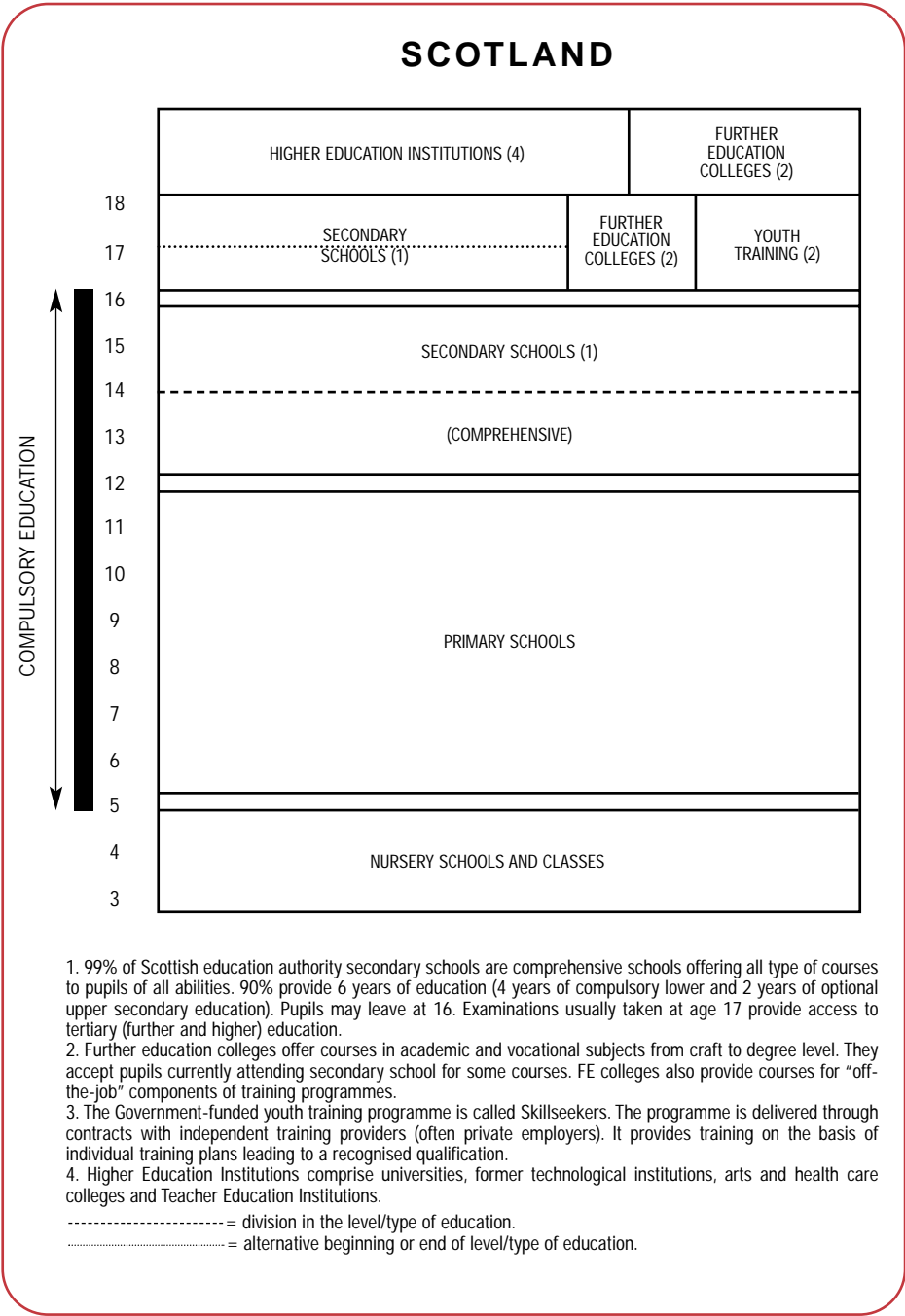
Algunos informes han señalado que en la educación secundaria, la educación para la salud debe incluirse en el programa de estudios de biología, moral o religión, educación física y en ciertas clases especiales en la educación secundaria técnica.

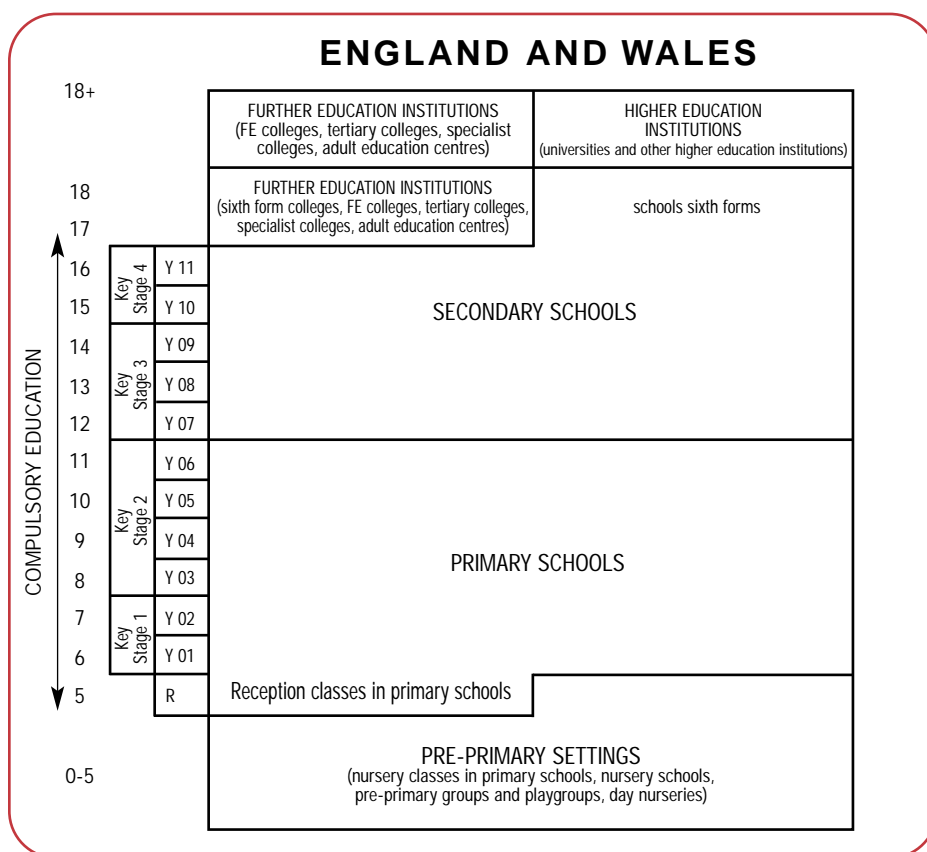
El propósito de la educación para la salud es capacitar a los alumnos a tomar decisiones acertadas sobre su salud. También aprender cómo trabaja el cuerpo, sus necesidades, cómo interactúa con su ambiente y cómo mantenerse sano. La educación para la salud la dan los profesores, pero los médicos y psicólogos escolares pueden ocasionalmente proporcionar apoyo y ayuda en el esfuerzo general de la educación de la salud.

Pese que no existe un programa obligatorio para la educación vial en el sistema educativo luxemburgués, sus organismos elaboran materiales didácticos que los educadores pueden integrar en sus cursos. La educación vial está fundamentalmente financiada por el estado.

3.2.13 Reino Unido

Educación vial = Road Safety Education





El Sistema Educativo de Inglaterra y el País de Gales

Al tratar de describir la educación vial en este país hemos encontrado algunas dificultades debido a la especial configuración del Reino Unido, ya que en la práctica estamos hablando de cuatro países, con legislaciones y sistemas educativos no completamente distintos, pero sí con ciertas peculiaridades.

De forma global no existe obligación de enseñar educación vial en el entorno escolar, sin embargo, aunque de forma irregular, la mayoría de escuelas lo hace, como ahora comentaremos.

A grandes rasgos, podríamos decir que las principales fuentes oficiales de referencia en el Reino Unido, y en las que se establecen las políticas de seguridad vial, es el Departamento de Transporte.

Sin embargo, existen otros referentes oficiales de gran importancia como:

- "Oficiales de la Seguridad Vial" (*Road Safety Officers*), figura en torno a la cual gira la implementación de programas para la enseñanza de la seguridad vial, con distintos niveles de implicación según sea Escocia o Inglaterra.

Los RSO, normalmente, son miembros de las *Highways Organizations*, aunque también pueden ser policías, personal sanitario local o miembros de Equipos de Seguridad Vial del Condado en cuyo caso cada RSO tiene un área de trabajo concreto.

Su función no requiere una titulación, pero si deben tener experiencia para ser capaces de impartir cursos de perfeccionamiento y recoger los intereses y preocupaciones de sus alumnos. Volveremos más tarde a esta figura.

- Las autoridades locales: *Local Authority Road Safety Officers*,
 - El *Council of Wales* sobre seguridad vial
 - El *Council of Schotland* sobre seguridad vial *Local Authority Road Safety Officers*
 - La *Royal Society for the Prevention of Accidents* (ROSPA), que es una organización no gubernamental que proporciona recursos educativos relacionados con la prevención de accidentes en general.

Respecto al caso especial del Norte de Irlanda (cuarto país que compone el Reino Unido), el *Department of the Environment Road Safety Branch* es el organismo del que dependen las acciones de "seguridad".

Es de destacar que la situación de la accidentalidad en el Reino Unido refleja que, comparativamente con países de su entorno, el número de accidentes que registra es relativamente bajo, sin embargo existe gran preocupación al respecto de los atropellos, ya que curiosamente en lo relativo a este tipo de accidentes se encuentra por encima de la media.

- La educación vial en la ámbito escolar

Como comentábamos, no hemos podido establecer la existencia de una obligación legal de impartir la educación vial en ninguno de los dos cuerpos jurídicos que al parecer regulan la materia, ni en la *"Education Reform Act de 1988"*, ni en la *"Road Traffic Act de 1988"*, en ninguna de las dos modalidades tradicionales, como materia independiente o integrada.

La única referencia legislativa, en la que se señala la promoción de la seguridad vial, es el Road Traffic Act 1974, reemplazado posteriormente por el 1988 Act, en la que se establece una base estatutaria para la educación de la seguridad vial en Escocia, Inglaterra y País de Gales:

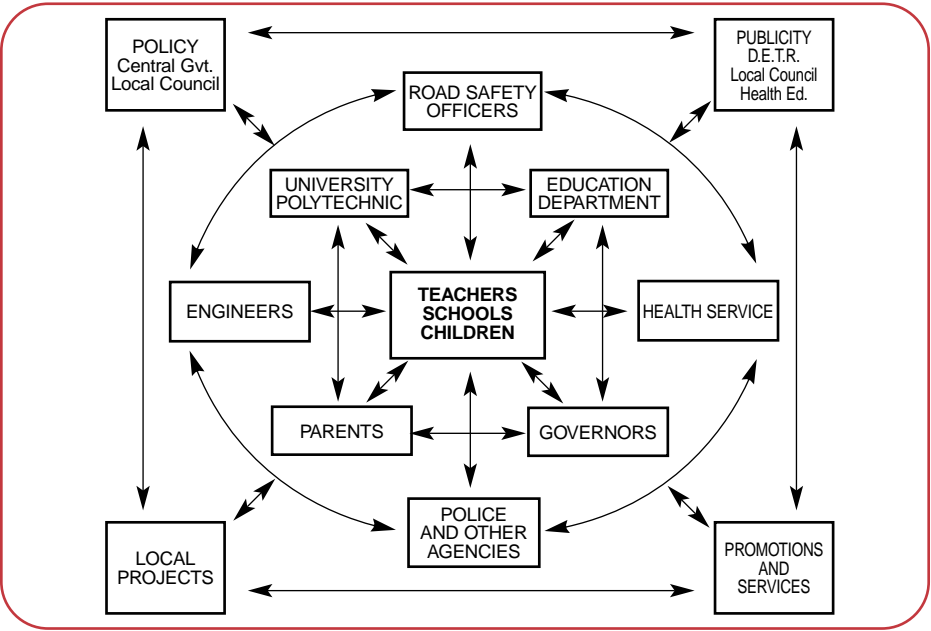
"Each local authority must prepare and carry out a programme of measures designed to promote road safety and may make contributions towards the cost of measures for

promoting road safety taken by other authorities or bodies.each local authority - must....take such measures as appear to the authority to be appropriate to prevent (such) accidents, including the dissemination of information and advice relating to the use of road users, the giving of practical training to road users....."

Road Traffic Act 1988 Section 39

En la *"Education Act"*, se establece una obligación de promocionar la educación moral y religiosa del alumno y en este contexto es donde al parecer se implementa la educación vial.

En cualquier caso, si parece que hay una tradición (muy habitual en la legislación anglosajona), que establece el modo en que se debe impartir una materia como ésta; organismos y personas implicadas, sistema de implementación, etc.



Son los planes de estudio de cada *School* y *Local Authority*, los que deben contener el modo en que se realiza la educación vial, por ejemplo: Plan de estudios de *"Kingston Upon Hull City Council Education Committee"*:

"23. ROAD SAFETY EDUCATION

(...) Consideramos la seguridad vial como parte integral de la educación vial de la escuela y ella se trata virtualmente en todas las áreas del plan de estudios, incluyendo el Programa Tutorial. Nuestro plan de estudios de seguridad vial se centra en el conocimiento,

las habilidades y la comprensión. Esto se organiza en cuatro áreas –el contexto vial, las normas, los vehículos y el riesgo–.

El programa está diseñado para fomentar actitudes responsables.

La autovalía es fundamental para los niños que desean estar seguros y por tanto el énfasis se sitúa en el aprendizaje activo en el que se fomentan los valores de autoconfianza y autoestima. “

En la Educación primaria (5/7 a 12 años) está sobre todo orientada hacia la seguridad de los usuarios de vehículos de dos ruedas y a los peatones. Tiende a incorporar en el seno de diferentes materias dentro del programa escolar. En secundaria la educación vial está mucho menos desarrollada.

De todo ello, deducimos que la educación vial se implementa como materia integrada, no como independiente, y que la política del Gobierno es implicar al mayor número de organismos, asociaciones y, en definitiva, a la sociedad en general, ofreciendo apoyo con materiales y especialistas o personas con formación en la materia.

Existe gran cantidad de **material** de apoyo elaborado expresamente para cada una de las asignaturas en las que se incardina la educación vial. El Departamento de Transportes dispone los materiales en formato pdf que se puede descargar desde internet directamente.

Por su interés, en cuanto a las temáticas de las diferentes lecciones distribuidas por asignatura y curso, adjuntamos la distribución de éstas. El cuadro es el que ofrece bajo los enlaces *Primary School Teaching Resource* y *Secondary School Teaching Resource*, el Departamento de Transporte.

Lessons Plan						
Subject	Year					
	KS1		KS2			
	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5	Year 6
Geography	Lesson 1 A Year in our School Road	Lesson 1 Places Change!	Lesson 1 Design and Leisure	Lesson 1 Where Do People Go?	Lesson 1 Links	Lesson 1 Cycling
	Lesson 2 A Safe Street	Lesson 2 A Road Traffic Survey		Lesson 2 Making Decisions		Lesson 2 Settlements
	Lesson 3 Street Furniture	Lesson 3 The Journey To School				
ICT	Lesson 1 Safe Journey	Lesson 1 Routes and Journeys	Lesson 1 The First Accident 1	Lesson 1 Advertising	Lesson 1 Accident Data 1	Lesson 1 Stopping Distance 1
	Lesson 2 Traffic Survey		Lesson 2 The First Accident 2	Lesson 2 Want to Travel	Lesson 2 Accident Data 2	Lesson 2 Stopping Distance 2
					Lesson 3 Accident Data 3	Lesson 3 Stopping Distance 3
Literacy	Lesson Plan 1 To read and follow simple instructions. To write and draw simple instructions (NLS). To learn how to write instructions. (T13, T16)	Lesson Plan 1 To use dictionaries and glossaries to locate words by using initial letter. That dictionaries and glossaries give definitions and explanations; discuss what definitions are, explore some simple definitions in dictionaries. (T16, T17)	Lesson Plan 1 To make a simple record of information from texts read:T21	Lesson Plan 1 To evaluate advertisements for their impact, appeal and honesty:T19	Lesson Plan 1 To read and evaluate a range of instructional texts in terms of their purposes, organisation and layout: T22	
	Lesson Plan 2 To re-read own writing to check for grammatical sense (coherence) and accuracy (agreement) - identify errors and suggest alternative constructions. (T3)	Lesson Plan 2 To re-read own writing to check for grammatical sense (coherence) and accuracy (agreement) - identify errors and suggest alternative constructions. (T3)	Lesson Plan 2 To teach children how written instructions are organised:T14	Lesson Plan 2 To summarise a sentence or paragraph by identifying the most important elements and rewording them in a limited number of words:T20	Lesson Plan 2 To read and evaluate a range of instructional texts in terms of their purposes, clarity and usefulness: T22 To identify the imperative form in instructional writing: S9	
	Lesson Plan 3 To read and follow simple instructions. (T13)	Lesson Plan 3 To investigate and recognise a range of other ways of presenting texts, e.g. speech bubbles, enlarged, bold or italicised print, captions, headings and sub-headings.(T7	Lesson Plan 3 To write instructions using a range of organisational devices, recognising the importance of correct sequence; use 'writing frames' as appropriate for support:T16	Lesson Plan 3 To understand how the grammar of a sentence alters when the sentence typed is altered, e.g. when a positive statement is made negative.:T20	Lesson Plan 3 o write instructional texts and test them out:T25 To identify the imperative form in instructional writing and use this awareness when writing for this purpose:S9	

Lessons Plan						
Subject	Year					
	KS1		KS2			
	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5	Year 6
Literacy	Lesson Plan 4 S6: To note where commas occur in reading and to discuss their functions. S7: To use the term 'comma' correctly				Lesson Plan 4 To read a range of explanatory texts, investigating and noting features of impersonal style, e.g. complex sentences: use of passive voice: technical vocabulary: hypothetical language: use of words / phrases to make sequential, causal, logical connections:T15	
	Lesson Plan 5 To make alphabetically ordered text:T24				Lesson Plan 5 To plan, compose, edit and refine short non-chronological reports and explanatory texts:T22	
	Lesson Plan 6 To 'scan' indexes, etc. To locate information quickly and accurately: T17				Lesson Plan 6 To construct sentences in different ways, while retaining the meaning, through: deleting or substituting words: writing them in more telegraphic ways:S8	
Numeracy	Shape Street Use everyday language to describe features of familiar 2-D shapes	Shape Street Use mathematical names for common 2-D shapes Symmetry Begin to recognise line symmetry		Local Traffic Survey Organising and interpreting data Symmetry Classify polygons using criteria such as symmetry properties	Local Traffic Survey Organising and interpreting data Symmetry Recognise reflective symmetry in regular polygons	
PSHE		Lesson 1 Planning a meeting with the School Crossing Patrol		Lesson 1 Safe Jobs	Lesson 1 Behaving Responsibly	Lesson 1 Planning new journeys to secondary school
	Lesson 2 Circle Time - Safe and Unsafe things	Lesson 2 Road Safety Rules	Lesson 2 Safety Rules	Lesson 2 Spotting Risks and Giving Advice	Lesson 2 Planning a safe route to school for a younger child	Lesson 2 Safety Skills Rating
Science	Lesson 1 Senses Keep Us Safe	Lesson 1 Speedy Cars	Lesson 1 Safety Belts	Lesson 1 Forces Protect Your Head	Lesson 1 Forces Slow Down	Lesson 1 Keeping Warm
	Lesson 2 Forces All Around Us	Lesson 2 Stopping Distance			Lesson 2 Mirrors and Reflections	Lesson 2 Sound
	Lesson 3 Light					Lesson 3 Crazy Cable Cars

La educación vial extraescolar

Una de los programas más comprensivos y emblemáticos ha sido el desarrollo del *THINK!* para los niños

El programa *THINK!* es un programa de intervención global que encierra diversas acciones enlazadas (señalización, canciones,...).

"Walking to school is fun and keeps you fit!" say two Herts schoolchildren who walk to school every day.

"I like walking to school to get the fresh air; I like feeling the breeze" said Joseph. His brother, Thomas, said "I like walking to school because it keeps me fit so I can play sports like football and tennis."

We talked to the boys' mum about walking to school and Walk to School Week.

Do you usually walk?

I always walked before I started work, but I was worried about getting to work on time. This morning, for Walk to School Week I walked again and it didn't take any longer, so I am going to walk more often.

What do you like about walking to school?

When I walk the children to school I can at least feel that I am getting some exercise each day. It is also a good opportunity to talk to the children and they appreciate this too.

Do the children enjoy walking to school?

They all like walking, and the boys prefer walking to going by car because they are keen on fitness and sport and know it helps. They also like meeting their friends and talking to them on the way to and from school.

Why do you think walking is a good idea?

More than anything it teaches them about road awareness and road safety.

What do you talk about on the Walk to School?

Jessie (the youngest) likes to talk about the roads and road safety. This morning we talked about stopping at the kerb and saying thank you to drivers who stop.

Canción para enseñar a los niños dentro del programa THINK

Al parecer en el Reino Unido los profesores suelen tener una idea limitada de lo que es la educación vial y la suelen asociar a los *"Tufty Clubs"* preescolares, o a las pruebas de habilidades en la conducción de bicicletas (que durante esta etapa incumbe a los padres que deben mostrarse como ejemplo).

Es en los *Tuffy Clubs* donde comienza de manera formal hacia los tres años la educación vial (aunque también en las guarderías). Los *Tuffy Clubs* proporcionan los apoyos (dibujos, puzzles, videos...), mientras que las autoridades locales se encargan de la formación del personal educador⁽⁸⁾.

Los RSO deben estimular la introducción de la educación vial en los planes de estudios. Igualmente deben elaborar junto con las *Local Authority* los planes de seguridad vial para cada *School* y poner en contacto a las distintas organizaciones y personas que se dedican a la seguridad vial.

La acogida que tienen estos profesionales en los distintos centros escolares es dispar, en unos son recibidos con agradecimiento y en otros no se les permite entrar hasta que se produce un accidente.

En materia vial, ya comentábamos que existen diferencias entre Inglaterra, Gales, Escocia y el Norte de Irlanda, por lo que también las funciones de los RSO son distintas.

– En Inglaterra

Tienen una función principalmente como formador de formadores, dejando en manos de los profesores de cada colegio la tarea de transmitir a los niños las experiencias y consejos de los RSO.

Al contrario que ocurre en Inglaterra, en Escocia los RSO tienen contacto directo con los alumnos, bien en la escuela o en clases móviles. También ofrecen apoyo a los profesores de los colegios. En ocasiones organizan grupos de teatro que actúan en las escuelas de su área de acción.

Sus funciones son:

- Dar clases a los niños directamente.
- Prestar apoyo a los profesores para que sean éstos los que después desarrollen la materia.

⁽⁸⁾ El TRL (*Transport Research Laboratory*) ha demostrado la mejoría en el comportamiento de los niños de estos clubs, a la vez que la escasa participación de los niños en éstos.

- Hablar con los padres. Existen programas específicos para padres como el *"Walkwise"* o para la enseñanza del manejo de la bicicleta.

Jóvenes educadores como *Junior Road Safety Officer*. Son alumnos de los mismos colegios pertenecientes a 5º o 6º. Deben solicitar su ingreso mediante un formulario, siendo entrevistados posteriormente por los profesores.

También son los encargados de distribuir la información sobre seguridad vial a padres y niños, apoyándose o no con materiales de diversas campañas institucionales (folletos, videos, etc.), y organizando en ocasiones obras de teatro.

– *Programas y campañas*

Las campañas, programas y organizaciones de seguridad vial tienen gran tradición en el Reino Unido.

El Gobierno de Gran Bretaña, siguiendo las recomendaciones de la **Comisión de las Comunidades Europeas** en el ***"Programa de acción europeo de seguridad vial"***, elaboró un programa de intervención a largo plazo para la reducción de accidentes, cuyo horizonte es el año 2010. Esta decisión se plasmó en el documento *"Tomorrow's roads: safer for everyone"*. En éste se establecían unos objetivos en los siguientes términos:

- Reducir las muertes y los lesionados graves en un 40%
- Reducir las muertes y lesiones graves de niños en un 50%

Se definían unas áreas de actuación basadas en la vía, vehículo y factor humano. Dirigida a este último, se diseñó una estrategia de intervención enmarcada en el denominado programa *THINK!*, estableciendo un calendario de trabajo y un sistema de comprobación de la consecución de objetivos, como indicamos en el apartado de evaluación.

El programa consta de diversas campañas cuyos contenidos generales son:

– *"Hedgehogs"*

En el año 2002, el total de niños atropellados fue de 14.231, muchos cerca de su casa. La campaña del 2003 (a partir del 28 de agosto) de *Hedgehogs* informa a los niños de los riesgos de ser atropellados cerca de casa. Está orientada a los niños de entre 8 y 11 años, cuando empiezan a tener más independencia y a ir solos.

Esta campaña es una continuación de otra de 1997 *"Stop, look, listen, live"*, en la que las recomendaciones eran encontrar un lugar seguro para cruzar, no distraerse en el borde de la calzada, estar seguro de que el coche ha pasado antes de cruzar y llevar ropa visible.

La campaña está desarrollada con anuncios de televisión, posters, pegatinas que brillan en la oscuridad, salvapantallas, tiras cómicas, poemas, etc.

Materiales: "Guías del programa"

- De 1 a 4 años: coger sus manos.
- De 5 a 6 años: ser el ejemplo.
- De 7 a 9 años: *green cross code* (código: cruzar en verde)
- De 10 a 15 años: más independencia.

(1) Ciclistas

(2) Monopatín

(3) En el coche

Existen 39 *County Councils* en Inglaterra y en prácticamente todos ellos se encuentran programas de desarrollo del *THINK!*, por ejemplo:

En casi todos hacen referencia al desarrollo de las **"Patrullas Escolares"** (los conocidos *"lollipops"*), los cuales al parecer tienen gran tradición en el país, las "Rutas Seguras" y los "Clubs de Tráfico".

Algunas organizaciones no gubernamentales como la "AA" (*Automobile Association*) ofrecen materiales, algunos gratuitos (los menos).

Se trata de una campaña que enseña a cruzar la calle. Son una serie de consejos que muestra a un erizo en una serie de seis pasos. Campaña consistente en mensajes proyectados en cines y televisión, en la misma línea que la anterior, y dirigida a niños de entre 8 y 11 años.

Como en otras, está apoyada con materiales como fondos de escritorio, salvapantallas, posters, etc. En la misma línea que las anteriores, dirigida a niños de 8 a 11 años, con spots de 40 y 20 segundos en televisión y cine.

En la campaña del *THINK!*, los materiales incluso se traducen a idiomas de minorías étnicas.

– *"Arrive Alive"*,

En el cual se presentan distintos consejos relacionados con: la presencia de animales en la vía, el cruce de vías, las señales, los semáforos, el uso de transportes públicos, las marcas viales, los pasajeros, el ciclismo, los peatones...

– *Staying Alive / Glow in the dark*.

Es una doble campaña que costó 500.000 libras (anuncios de televisión, anuncios en revistas de niños, en periódicos en general, en web, en el teletexto y en la radio) y fue repuesta en varias ocasiones hasta diciembre de 2001.

La campaña *Staying Alive*. Los anuncios de 40 segundos se proyectaron entre el 21/10/2000 y el 31/10/2000. Recuerda a los niños el peligro de cruzar entre coches. Es un homenaje a la película de John Travolta.

La campaña *"Glow in the dark"* consistió en anuncios de 20 segundos, presentados entre el 29/10/2000 y el 5/11/2000. Muestra a los niños que el peligro de ser atropellados aumenta cuando hay menos luz en invierno. El anuncio contiene música de los Bee Gees.

– *Campañas en Escocia*

Son gratuitas y el material se facilita a través del Ministerio de Transportes y el Ministerio de Educación (*Scottish Road Safety Campaign*).

Pre-escolar

"The children Traffic Club en Scotland" se creó para que los padres enseñen a los niños cómo estar seguros cuando se viaja en el coche, cuando juegan o cuando pasean por la calle. El ingreso es gratis para todos los niños escoceses de 3 años y se puede obtener una subvención del 60% de las cuotas anuales. Cuando los niños cumplen 3 años se les envía un libro y cuando se hacen socios del Club, reciben seis libros en intervalos de 3 meses.

Primaria

Streettense se ha lanzado en septiembre de 2003. Un material para las escuelas de primaria, disponible para todos los colegios.

Junior Road Safety Officer: Los colegios escoceses pueden "contratar" a dos niños como JRSO.

Secundaria

Se facilitan materiales con notas, actividades, clases para todos los niveles, y se incluye el plan de seguridad *"The nine lives of Roddy Hogg"*.

Cada colegio escocés recibió dos juegos en agosto de 2002. Todas las lecciones están en internet.

"The nine lives of Roddy Hogg". Es en el cambio desde la primaria a la secundaria, cuando se aumenta el riesgo de tener accidentes.

"I legal weapon". Es para el grupo de secundaria S5/6 donde se les explica las consecuencias de la velocidad.

SEN. Educación especial

Hay material para jóvenes y adultos que necesitan una educación especial. Este material obtuvo un premio en 1995 (*Prince Michael Road Safety Award*).

Extraescolares

Son materiales que se ofrecen en la web, por ejemplo *"Pole possition"*, juego para niños de entre 12 y 18 años que explora la actitud de los jóvenes frente a los vehículos de motor, a la circulación y a la responsabilidad en la conducción.

Estos programas sin embargo, no se desarrollan exclusivamente por el Gobierno Central, sino que las *"Local Authorities"*, entre otras, tienen responsabilidades importantes, ya que son las que concretan las necesidades de cada localización geográfica. Junto al gran número de campañas de apoyo, es de destacar la importancia dada por este país a la **evaluación de la consecución de objetivos**, que es llevada a cabo por parte del *Department of Transport*:

Killer or Seriously injured (KSI) casualties and dlight casualty rate: GB 2001						
	Number				2001 Percentage Change over	
	1994-98 average	1999	2000	2001	2000	1994-98 average
KSI casualties	47,656	42,545	41,564	40,560	-2	-15
Child KSI casualties	6,860	5,699	5,202	4,988	-4	-27
The rate of slight casualties per 100 million vehicle kilometres	61	59	59	57	-3	-6

Comparación de medidas con la línea base 1994-1998.

- El número de muertos o heridos graves en 2001 fue un 15% menor que la media en 1994-1998.
- El número de niños muertos o heridos graves fue un 27% menos que en el promedio de 1994-1998.
- La tasa de accidentes leves fue un 6 % menor que en el promedio de 1994-1998.

Existen otras evaluaciones de los programas como la que hace Hampshire, de un programa de 1995/6. Básicamente son evaluaciones orientadas a la comprobación de la reducción del número de víctimas de accidentes.

Por el contrario si se analizan las campañas, por ejemplo, en la campaña *THINK! Campaign Staying Alive/Glow in the Dark*, realizada en noviembre de 2002, los resultados que se ofrecen son:

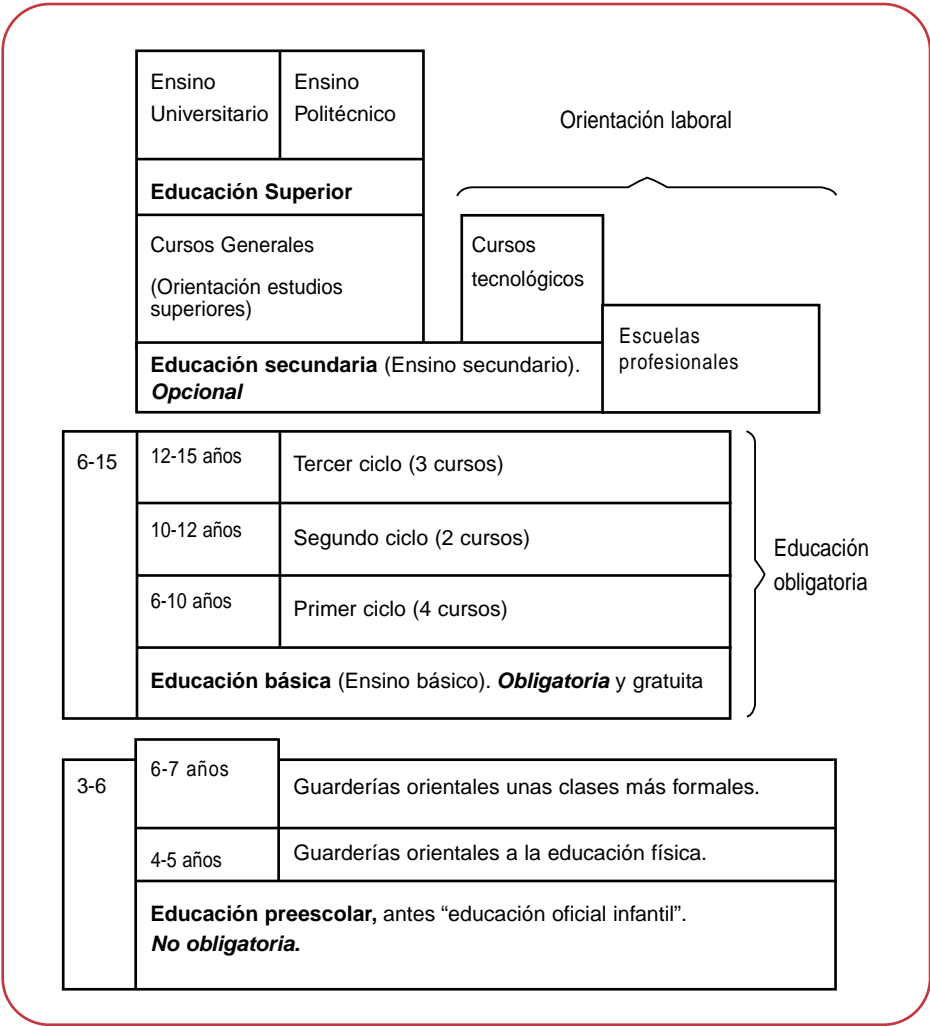
- El 52% de los padres de niños entre 5 y 10 años estaban de acuerdo con la campaña.
- El 72% de los padres dijeron que habían visto los anuncios en televisión.
- El 79% de los niños entre 7 y 11 años reconocían el anuncio de *Staying Alive*.
- El 69% de los niños reconocían algunos aspectos de la campaña.
- El 95% de los niños dijeron que los anuncios eran de fácil comprensión.
- El 84% de los niños dijeron que recordaban los anuncios al cruzar la calle.
- El 60% dijeron que para que se les viera en la oscuridad debían llevar ropas reflectantes o bandas en la ropa que brillaran en la oscuridad (sólo el 20% de los niños lo llevan actualmente).

Premios y concursos

- Existen concursos de Patrullas Escolares.
- Premio a un *Junior Road Safety Officer*.
- También se promocionan los concursos de rutas seguras.

3.2.14 Portugal

Educación vial = Instrução da estrada



El Sistema Educativo en Portugal

Los Pasos para peatones en Portugal

En Portugal hay demasiados pasos para peatones o no hay suficientes. En algunas ciudades hay uno cada cinco metros aproximadamente. En otras, hay uno cada 50 metros o así. Generalmente la pintura se ha desteñido, ya que los trabajadores de la ciudad sólo renuevan la pintura una vez al año, generalmente en verano cuando no llueve. Por lo general, no existe otra indicación de paso para peatones que la pintura. Raramente se utilizan luces que adviertan de un paso para peatones. Por la noche, debido a la escasa luminosidad, existe un peligro añadido para los peatones. A menudo, estos cruces se sitúan en las curvas. El resultado de esta falta de planificación es bastante obvio –la tasa más alta de muertes de Europa–.

La educación vial en Portugal, bajo la Presidencia del Primer Ministro, depende de las actividades llevadas a cabo por el *Prevenção Rodoviária Portuguesa*-PRP (equivalente a nuestra DGT).

Ejemplo de estas actividades y con motivo del Año de la Educación para la Seguridad Vial es el lema "Aprendizaje, Enseñanza y Práctica de la Seguridad Vial".

Los monitores llevan a cabo actividades educativas utilizando como principal ayuda didáctica un vídeo centrado en la conducta de los peatones, ciclistas y pasajeros, basándose en una historia sobre las situaciones peligrosas que viven a causa de un extraterrestre que por casualidad llega a la tierra.

Entre las estrategias educativas destacan:

- Talleres.
- Producción de materiales didácticos.
- Concursos escolares.
- Programas de enseñanza a profesores.
- Campañas de seguridad vial, etc.
- Demostración vial (*ROAD SHOW*), que consiste en dos camiones que circulan a través de todo el país, visitando diferentes localidades cuyas actividades estaban coordinadas por el PRP. En esta demostración se incluye:
 - Un simulador de conducción donde los niños en un ambiente virtual vial tienen la oportunidad de poner a prueba sus habilidades y conocimientos como conductores de bicicleta (también forma parte del *ROAD SHOW*).

- Un instrumento de simulación de accidente para demostrar la ventaja de llevar puesto el cinturón de seguridad u otros dispositivos de restricción infantil (también forman parte de la demostración vial *ROAD SHOW*).
- Un vídeo centrado en la conducta de los peatones, ciclistas y pasajeros, basándose en una historia, que ya hemos mencionado, sobre las situaciones peligrosas que viven a causa de un extraterrestre que por casualidad llega a la tierra.

La materia de Seguridad Vial se dicta desde los 4 a los 14 años y forma parte de los programas de educación en general. Así mismo, la tendencia es de educar cada vez mas y mejor a los ciudadanos. Sin embargo, no es una disciplina obligatoria dentro de los currículos nacionales.

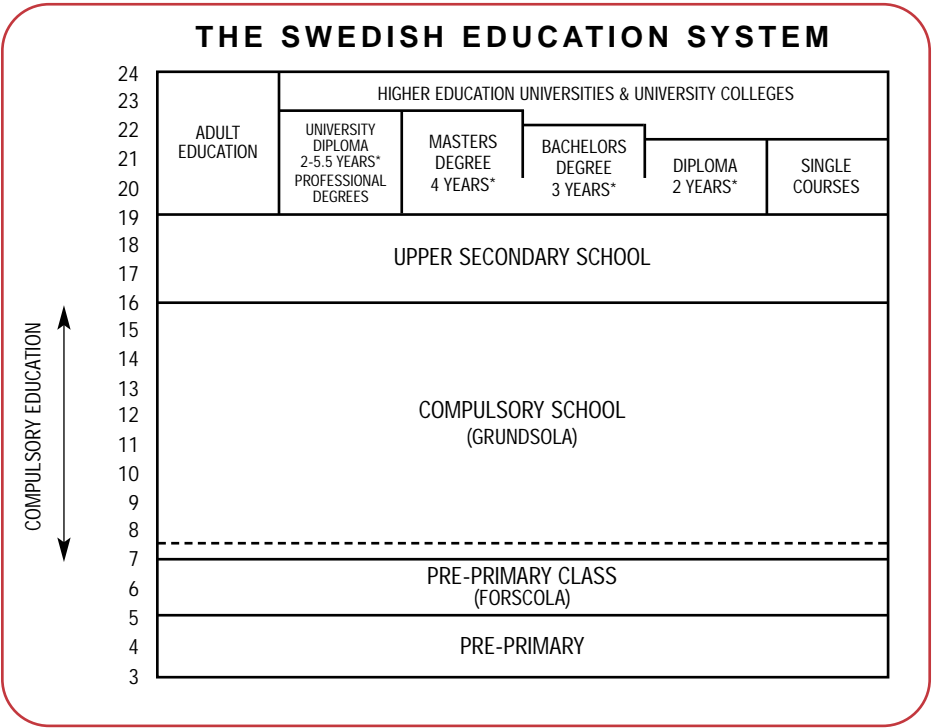
El currículo nacional de la Educación Básica enumera las competencias consideradas esenciales, haciendo una distinción entre las competencias generales que se corresponden con el perfil deseado para completar la educación básica; y, las competencias que son específicas de cada disciplina o área disciplinar.

Otro aspecto esencial del currículo nacional es que incluye temas comunes a todas las disciplinas o áreas disciplinares, es decir, relacionados con la educación de los derechos humanos, ambiente y salud (donde se incluye la educación nutricional, educación sexual, educación vial y educación para la prevención –como prevención de los accidentes de tráfico– y prevención del consumo de drogas).

Pese a que no hay un programa oficial, actualmente se prevé un programa de iniciación denominado Código de Calle para los alumnos de 9-10 años. En la práctica no hay todavía nada. Sin embargo, en algunas escuelas se realizan acciones de sensibilización en el curso escolar. Estas acciones son el resultado de un acuerdo entre la "Prevenção Rodoviária Portuguesa", el "*Automóvel Clube de Portugal*" y las "*Câmaras Municipais*".

En estas acciones, dos son las características a destacar: la gratuidad de los materiales y la colaboración policial.

3.2.15 Suecia



El Sistema Educativo en Suecia

El objetivo a largo plazo en términos de seguridad vial en Suecia es que no debería haber muertes o heridos graves en el tráfico rodado. Este objetivo, basado en el programa “Vision Zero”, fue aprobado por el Parlamento sueco en 1997.

Suecia se sitúa entre los países con el menor número de muertos en accidente de tráfico en relación a su población. Sin embargo, esto no es suficiente. La labor de seguridad vial se basa en una negativa a aceptar la muerte humana y el sufrimiento, como resultado de un accidente de tráfico.

Anualmente se han realizado diversos estudios para analizar los efectos de los diferentes proyectos viales en niños. Este análisis se ha realizado en las diferentes fases de un proyecto. Algunos ejemplos son las pruebas que utilizan límites de velocidad variable cerca de los colegios, proyectos de una red de servicio de autobús escolar, y demandas exigentes en el mantenimiento de las carreteras en el invierno. Asimismo también se han llevado a cabo medidas físicas en las paradas de autobús y los cruces para peatones cerca de las rutas escolares y servicios de autobús escolar.

LA NTF (The National Society for Road Safety)

Los miembros de la organización NTF (*The National Society for Road Safety*) representan grupos de interés de amplio alcance que trabajan por alcanzar una meta común: seguridad y tráfico vial seguro. Este objetivo va alcanzándose gracias a la independencia entre educación general y formación de la opinión pública.

La política de la NTF se ha desarrollado a partir de un proceso en el que toda la organización toma parte. El Congreso adopta esta política.

La meta de la NTF es lograr una situación vial segura que no tolera víctimas ni lesiones. La NTF anima e insta a las personas para que contribuyan a lograr esta meta.

La "Visión Zero" (Plan vial a largo plazo del Parlamento) es la última meta del trabajo de la NTF. Implica concentrarse en cambiar el sistema de tráfico de modo que, cuando ocurran accidentes, no haya víctimas ni lesiones graves. El punto de partida de esta política debe situarse en las necesidades de los usuarios de la vía más vulnerables, los niños y los jóvenes, las personas mayores y las personas discapacitadas, peatones y ciclistas. Asimismo, deben considerarse las necesidades físicas y psicológicas de las personas.

Una condición para la "Visión Zero" es que la responsabilidad en el tráfico debe dividirse entre los usuarios de la vía y los que planifican el sistema de transporte vial (políticos, autoridades, fabricantes de coches, etc.). Esto significa que nosotros como usuarios de las vías debemos cumplir con las regulaciones y leyes existentes. Al mismo tiempo, aquellos que diseñan el sistema deben asegurar que las carreteras, vehículos, calles, etc. sean suficientemente seguros para que los errores no produzcan víctimas o lesiones graves.

La NTF se compone de más de 70 asociaciones miembro así como 23 asociaciones regionales.

– *Contenidos que constituyen objeto de intervención de la NTF:*

- Velocidad.
- Alcohol y drogas.
- Mejorar la seguridad para los niños, jóvenes, personas mayores, discapacitados, peatones y ciclistas, conductores de ciclomotores, motocicletas y automóviles en la nieve.

- Carreteras más seguras.
- Vehículos más seguros.
- Cinturones de seguridad y sillitas para niños.
- Transporte seguro.
- Cumplimiento y leyes de tráfico.
- Educación de los conductores.
- Tecnología de la información.
- Tráfico y ambiente.
- Investigación y desarrollo.

– *Incremento de la seguridad para niños*

(...) un logro notable es el caso del esquema sueco, donde un pediatra instala sillas especiales para bebés en los coches de los padres tan pronto como las madres abandona la maternidad, ha aumentado a un 88 por cien el uso de sistemas de retención infantil en los coches de este país. Ejemplo que está siendo seguido en otros países (Peter, 1994).

En este caso, la NTF piensa que los adultos son totalmente responsables de la seguridad vial de los niños.

Los accidentes y los riesgos para la salud a los que los niños están expuestos en el tráfico son considerables (cuando juegan, pasean, van en bicicletas o son pasajeros en los coches). Además, los niños son más sensibles a los humos y al ruido.

La NTF plantea las siguientes medidas de intervención:

- a) Los jóvenes tienen más posibilidad de influir en el sistema de tráfico y ser responsables de su propia seguridad y de la de los otros.
- b) El sistema de tráfico (incluyendo el transporte público) debe estar diseñado de modo que tome en consideración las condiciones, necesidades y modo de vida de los jóvenes.

Como conclusiones generales destacamos:

- Debe mejorarse la educación del usuario de la vía y de la conducción. Este

constituye un objetivo fundamental que debe transcurrir a través de la formación del usuario desde pre-escolar hasta su educación superior.

- La educación del usuario de la vía debe ser integral como una parte de la enseñanza ordinaria y debe darse a los alumnos unas buenas bases para su rol como ciudadanos adultos y usuarios de las vías.
- La parte teórica de la formación del conductor debe ofrecerse a todos los estudiantes en la escuela superior.
- Debe incrementarse la investigación de los grupos de edad de 13 a 17 años para obtener las bases que permitan concretar medidas que incrementen su seguridad.

La educación de los conductores, así como la educación de los usuarios de la vía desde la edad pre-escolar hasta la escuela de mayores, debe sufrir una reforma si desea lograrse la "Visión Zero". En este caso, la NTF plantea las siguientes medidas de intervención:

- La educación de los conductores debe considerarse una parte de la educación del usuario de la vía a lo largo de toda la etapa escolar. Las bases deberían establecerse en pre-escolar, educación primaria y juvenil y culminar en escuela superior en una formación en la licencia de conducción para transmitir el derecho a la seguridad de todos los usuarios de la vía. La formación, paso a paso, del conductor que la NRA ha propuesto para ser implementada.
- Las escuelas deben colocar las bases para pensar sobre la seguridad vial. La continuidad es una cualidad que debe tener el trabajo sobre seguridad vial en las escuelas. La escuela debe ofrecer a los alumnos *insight* al trabajo en seguridad vial y animarlos a participar en ella y tomar responsabilidad sobre las bases de sus propias condiciones y madurez.
- Debería mejorarse la educación para diferentes categorías de conductores de vehículos. Los conductores profesionales deben jugar un importante papel en el trabajo sobre la seguridad vial. Su formación debe ser, de este modo, adaptada a las exigencias de un ambiente vial cada vez más difícil.

4. ANÁLISIS CUALITATIVO DE LA PRÁCTICA DE LA FORMACIÓN VIAL Y SUS TENDENCIAS

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Programa de acción europeo de seguridad vial Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida

(...) 5.1.2. Permiso de conducción y formación

Garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública es uno de los objetivos primordiales de las políticas relativas a la concesión del permiso de conducción en Europa. La formación y la información permanentes de los usuarios acerca de los riesgos vinculados a los accidentes de circulación, las consecuencias de comportamientos peligrosos, las disposiciones de control, la observancia de las principales normas de seguridad y el interés que presenta una actitud positiva ante medidas correctivas eficaces constituyen un aspecto esencial de las actividades relacionadas con la seguridad vial.

La normativa sobre permisos de conducción facilita la libre circulación de las personas y contribuye a mejorar el comportamiento de los conductores en determinados aspectos, en particular gracias a las pruebas de conducción que forman parte del examen para obtener el permiso, cuyos requisitos mínimos se han modificado para hacerlos considerablemente más estrictos. La Comisión examinará medios para perfeccionar el sistema de acceso progresivo a las diversas categorías de permisos, evitar las posibilidades de fraude demasiado flagrantes que propicia la profusión de modelos de permiso válidos en el territorio de la Unión Europea, y comprobar que los conductores conservan sus facultades.

Asimismo, la Comisión efectuará una actualización de los requisitos mínimos en materia de aptitudes físicas y mentales y de las disposiciones que permiten a las autoridades competentes aplicar tolerancias o restricciones a los conductores que siguen tratamientos de larga duración que reducen su capacidad para conducir un vehículo.

En las revisiones médicas realizadas en España y en los Países Bajos se observa que uno de cada diez conductores de 50 años y uno de cada seis conductores de 70 años conduce con una visión no corregida de forma adecuada.

También resulta esencial prestar mayor atención a los problemas específicos de los jóvenes y de las personas de edad en el marco del permiso de conducción y de la educación vial. Varios Estados miembros han establecido de manera concluyente un régimen de acceso progresivo, desde la edad escolar, a las diversas categorías de permisos, acompañado de disposiciones especiales y de actividades de formación permanente. La Comisión evaluará la posibilidad de establecer este tipo de medidas a escala europea con miras a reducir el excesivo riesgo de accidente al que se enfrentan los jóvenes conductores sin experiencia. Se han iniciado varios estudios en este campo con el apoyo de la Comisión. Los resultados que se obtengan permitirán a la Comisión redactar en breve plazo una recomendación sobre el funcionamiento de los permisos provisionales y de las guías de orientación en estos ámbitos.

Al mismo tiempo, conviene proseguir las actividades sobre la rehabilitación de los autores de infracciones graves al código de la circulación y sobre las cuestiones que plantea el Convenio de 1998, ya citado, sobre el reconocimiento mutuo de las decisiones de privación del derecho de conducir. Un estudio sobre los programas de rehabilitación organizados en algunos Estados miembros muestra que ciertos programas poseen una eficacia notable, ya que reducen los casos de reincidencia en un 50 %. Por consiguiente, parece prometedor vincular un sistema de permisos probatorio o de puntos a cursos de rehabilitación a los que esté supeditada la restitución del permiso retirado. Además, es de esperar que la creación de una red de comunicación informatizada entre autoridades competentes de los registros nacionales de permisos de conducción contribuya a reducir las posibilidades de fraude y a aplicar el Convenio de 1998.

Es obvio que, si no se controla la expedición del permiso de conducción, surgen diversos tipos de fraudes tanto a escala individual –consistentes sobre todo en solicitar duplicados o en volver a pasar las pruebas de conducción en otro Estado miembro–, como de forma organizada –en particular falsificando o imitando los modelos de permisos, a veces muy antiguos, que permanecen en circulación y no están provistos de dispositivos de protección–. Aparte de este último aspecto del fraude organizado, que deberá evaluarse igualmente desde el punto de vista de la seguridad, los defraudadores más frecuentes suelen ser también los conductores que más infringen el código de la circulación.

En este mismo contexto, la Comisión también tiene la intención de presentar a su debido tiempo una propuesta de normalización a escala europea de las cualificaciones que han de poseer los instructores y los examinadores en aras tanto de la seguridad como de la libre circulación de los servicios de enseñanza y formación.

Por último, se evaluarán las ventajas que presentan las prometedoras actividades que se están llevando a cabo para introducir un permiso de conducción electrónico o el uso de simuladores en el aprendizaje y perfeccionamiento de la conducción.

- Modificar la Directiva 91/439/CEE sobre el permiso de conducción a fin de incorporar normas mínimas aplicables a los examinadores de conducción de automóviles y el acceso progresivo a los vehículos de motor para reducir el riesgo de accidente en el grupo de los conductores noveles.
- Proseguir la labor de revisar a la luz del progreso científico las normas mínimas relativas a la aptitud física y mental para la conducción y estudiar la repercusión de los exámenes médicos en la seguridad vial.
- Facilitar un planteamiento científico del aprendizaje de la conducción y de la formación en el ámbito de la seguridad vial desde la edad escolar.
- Continuar las actividades específicas relativas a los jóvenes conductores y a los métodos de rehabilitación destinados a reducir el porcentaje de reincidencia.

La conducción es una tarea compleja y lleva tiempo de aprender. Los accidentes de vehículos de motor son la principal causa de muerte en los jóvenes. Los jóvenes conductores son inmaduros e inexpertos, factores ambos que contribuyen a su sobre representación en los accidentes de tráfico.

No existe una única solución para reducir los accidentes en los que se ven implicados jóvenes.

En muchos casos, estos accidentes no son causa de una falta de conocimiento de las leyes y normativas de tráfico o una falta de habilidades básicas para manejar el vehículo. La cuestión es más compleja. El problema parece estar más en función de las características evolutivas del joven, su propensión a asumir riesgos, su creencia de que es invencible y su susceptibilidad ante la presión de grupo. Además, el joven tiene una experiencia en la conducción muy limitada, unas actitudes muy cuestionables, a menudo malinterpreta el riesgo de las situaciones de tráfico, como la alta velocidad en la conducción, y, a menudo manifiesta una ausencia significativa de buen juicio en situaciones de conducción crítica. Desafortunadamente, la consecuencia es un incremento en la probabilidad de conductas viales inseguras que pueden resultar en un accidente de tráfico con un joven conductor o sus compañeros muertos o heridos.

El problema del joven conductor es común a todas las sociedades motorizadas.

Parece haber un reconocimiento cada vez mayor de que, hasta el momento, cualquier cosa que se ha realizado alrededor del mundo para tratar el problema no ha funcionado de forma adecuada y están siendo considerados nuevos enfoques y en algunos casos estos están siendo puestos en marcha y evaluados.

Por ejemplo, diversos estudios nos indican que el nuevo sistema de obtención de los permisos en Norte América está reduciendo el número de accidentes y víctimas, y en la medida en que cualquier país esté implementando políticas que demuestren mediante una buena investigación que reducen el problema, otros países tienen el deber de analizar estas políticas para considerar si pueden adoptarlas y adaptarlas a su propia situación. A lo que habría que añadir que lo que funciona en un país no necesariamente es aplicable a países con diferentes culturas y tradiciones (Williams, 2001)

Históricamente, incluso hoy en día, las principales iniciativas utilizadas para tratar con el problema de los jóvenes conductores ha sido la instrucción y formación vial formal

del conductor y el sistema de obtención del permiso. Los objetivos de ambos son muy similares ya que intentan garantizar que el aprendiz posea las habilidades, conocimientos y actitudes necesarias para conducir de forma segura y sin accidentes.

Sin embargo, al menos en Norte América, generalmente es aceptado que los sistemas de obtención del permiso y de formación no han tenido éxito para lograr estos objetivos.

En consecuencia, la formación vial, como medio de mejorar el desempeño del conductor y de reducir los accidentes de tráfico, e inherentemente como procedimiento de enseñanza-aprendizaje de la conducción de los ciudadanos, se ha visto sometida a un constante y continuo cuestionamiento. Esto es debido, en gran parte, como hemos comentado, a la frecuencia con que los conductores noveles se ven implicados en la siniestralidad.

La vasta mayoría de conductores obtienen el permiso de conducir antes de los 25 años. En consecuencia, a los problemas del conductor novel se añaden los del conductor joven. Es decir, aquellos conductores que pasan su examen más tarde representan un tipo de conductor muy diferente, con problemas muy distintos. Estas representan un reto muy específico para la formación que no vamos a analizar dentro de las limitaciones espaciales de este estudio. Esta es la razón de que nos centremos en la formación vial del conductor joven.

"Lo que observamos en la Unión Europea son sistemas de formación vial que han fracasado de forma demostrable con sus clientes más importantes –los jóvenes conductores-." (European Transport Safety Council –ETSC–).

La importancia de la formación, no sólo consideramos va a influir en los primeros años de la conducción. Para mayor abundamiento, la formación va a marcar toda la trayectoria del conductor a lo largo de su "carrera automovilística". Es decir, la formación, tantas veces meditada como medida de prevención de accidentes en los primeros años de conducción, también puede considerarse una medida preventiva a largo plazo.

En un informe del ETSC se establece: "Cada año, casi 15.000 usuarios de la vía entre 15 y 24 años, mueren en las carreteras de los estados miembros de la Unión Europea, la gran mayoría en los primeros años tras la obtención del permiso de conducir. Por trayecto realizado, la tasa de accidentes de los conductores jóvenes es varias veces superior que los conductores de mediana edad", "eso indica que la actual práctica de la

formación vial y la obtención del permiso ha fracasado a la hora de preparar a los más jóvenes para participar de forma segura en el tráfico motorizado”.

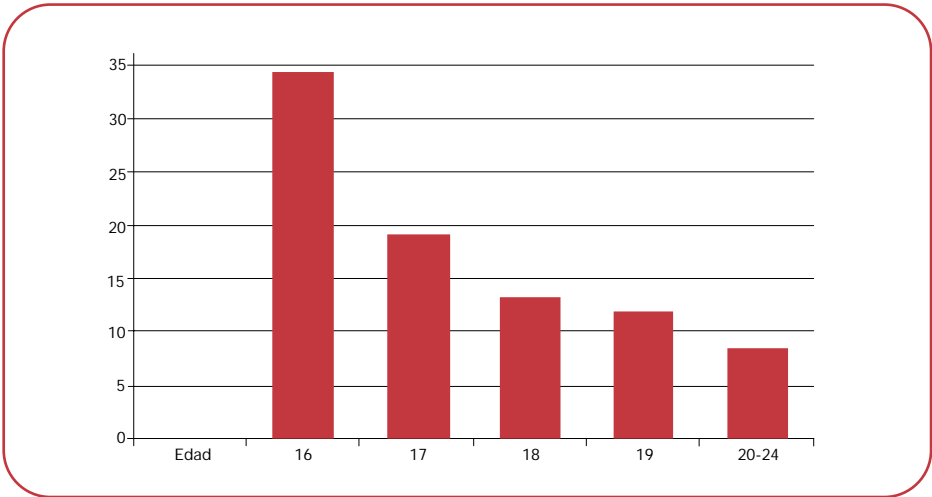


Tabla 7. Número de accidentes por millón de millas conducidas por edad del conductor

Los accidentes en los que se ven implicados jóvenes conductores ha sido una preocupación de salud pública y seguridad durante décadas (Mayhew, 2001).

En Europa y Australia, donde la edad mínima para la obtención del permiso es en general a los 18 años, el problema es más evidente entre los 18 y los 21 años (Simpson, 1996).

En Canadá y EE.UU., donde la edad mínima es habitualmente a los 16, el problema es más acuciado entre los 16 y los 17 años. Por ejemplo, los conductores de 16 años tienen una tasa de accidentes tres veces mayor que a los 18 años y diez veces mayor que a los 35-39 años (Williams, 1996).

Generalmente, los jóvenes en Europa aprenden a conducir en autoescuelas profesionales en lugar de aprender en la escuela secundaria, pero esta formación también es inadecuada.

“A menudo, el objetivo de la formación parece ser preparar al conductor a pasar el examen en el menor tiempo posible”, apunta el ETSC. “El tiempo limitado disponible para la formación es insuficiente para que el alumno adquiera las habilidades básicas, los conocimientos y procesos para tratar de forma segura en circunstancias como la conducción en condiciones climatológicas adversas, durante las horas nocturnas y en condiciones de tráfico extremadamente denso, que son difíciles de evitar tras la obtención del permiso.”

En respuesta a este problema, han sido adoptadas diversas medidas.

Por ejemplo, existe un sistema de permiso condicional en Alemania y un proceso de "conducción acompañada" o práctica supervisada en Francia, Bélgica, Suecia, Noruega y Luxemburgo. También existe permisos provisionales en Gran Bretaña, Irlanda y Austria similares a la obtención gradual (*graduated licensing*), un sistema que se está imponiendo en el ámbito supraeuropeo y que comentaremos a continuación.

Considerando el gran esfuerzo que se realiza en la práctica diaria del trabajo de la formación y la obtención del permiso de los nuevos conductores y considerando la asombrosamente insignificante base científica que existe actualmente, la investigación fundamentada en los factores implicados en el aprendizaje de la conducción es una garantía y debería ser fomentada por la Unión Europea (y debería incrementarse en nuestro país, en la retaguardia de la investigación en estos temas, ya que no vale lo de "que investiguen los otros").

Sólo cuando este tipo de cuestiones sean comprendidas adecuadamente, podrá existir una base científica para el desarrollo de una formación y una obtención de los permisos efectivos que contrarresten la falta de seguridad que sufren los jóvenes conductores.

Son cada vez mayores, afortunadamente, las evaluaciones de eficacia realizadas sobre diferentes sistemas de enseñanza-aprendizaje para la obtención de un permiso de conducción, así como otros sistemas formativos complementarios.

Consideramos que existe una necesidad por parte de los profesionales de la seguridad vial y del público en general de estar bien informados de la efectividad y

País	Ratio de muertes en carretera por 100.000 habitantes
Portugal	21
Grecia	20.2
España	14.6
Francia	14.4
Bélgica	13.7
Austria	13.4
Luxemburgo	13
Italia	11
Irlanda	11
Dinamarca	9.7
Alemania	9.5
Holanda	6.9
Reino Unido	5.9
Suecia	5.6

Tabla 8. "La tasa de accidentes de un país, ¿está en relación directa a la dificultad de los exámenes mediante los que se obtienen la licencia?"

ventajas de tal formación como una contramedida para la prevención de accidentes.

En definitiva, y como punto de partida, podemos establecer que:

- Los conductores jóvenes noveles están severamente representados en los accidentes de tráfico en comparación con los conductores de más edad más experimentados, patrón que se observa en la esfera mundial (Gregerson, 1996).
- La falta de habilidades como resultados de la falta de experiencia juega un papel fundamental en la causación de accidentes (Trigos y Smith, 1996).
- El proceso que subyace al aprendizaje de la conducción interactúa con la personalidad del conductor novel y la influencia de iguales, lo que a su vez, afecta a la conducta del conductor, la percepción de riesgo y las precauciones de seguridad (Gregerson, 1996).
- El conductor novel se enfrenta a muchas nuevas tareas, situaciones y estímulos que requieren procesos mentales. Como nuevo conductor, el aprendiz carece de reacciones instintivas que se adquieren con la experiencia; esto significa que el procesamiento de una situación le llevará más tiempo y requerirá más esfuerzo para su afrontamiento en comparación con un conductor veterano en la misma situación, (Gregerson, 1996).
- La formación del conductor debe ser diseñada para ofrecer (Gregerson, 1996):
 - Un nivel básico de habilidades para conducir un vehículo
 - Conciencia de los riesgos y familiaridad con su propia habilidad y las capacidades de otros.
 - Experiencia para incrementar la conducta automatizada para la conducción y la "cultura de tráfico".
 - Los valores, responsabilidad y la motivación para utilizar de la mejor forma posible las habilidades y el conocimiento adquirido.
- La investigación indica que incluir la percepción del peligro y las habilidades de evitación en la formación del conductor, tiene un efecto beneficioso en el conocimiento del conductor y la capacidad para los conductores que acaban de obtener su permiso (Gregerson, 1996).
- Los esquemas de obtención gradual del permiso pretenden permitir al conductor novel obtener experiencia durante los vulnerables primeros meses y años, tras

obtener el permiso mientras controlan la exposición al riesgo y evitan legalmente las conductas de alto riesgo sin comprometer la movilidad del conductor provisional (Triggs y Smith, 1996).

- La formación progresiva del conductor enfatiza que para conducir se necesita algo más que habilidades para controlar el vehículo y conocer las normas de circulación, que existen habilidades preceptuales y habilidades mentales de orden superior que se adquieren con el tiempo (Triggs y Smith, 1996).
- Los nuevos sistemas de obtención gradual están diseñados para optimizar la seguridad de los usuarios de la vía más vulnerables y de alto riesgo; incluyendo a los jóvenes conductores; fomentar conductores de mayor nivel y automovilistas más competentes y alimentar una nueva generación de usuarios más conscientes y seguros.

4.1. El aprendizaje de la conducción en Europa: la obtención del permiso de conducir

Los Estados miembros de la Unión Europea reconocen recíprocamente los permisos de conducir expedidos por cualquier otro Estado miembro, incluso si dicho permiso es viejo y no corresponde al modelo comunitario, siempre y cuando tenga aún validez.

Ya no es necesario intercambiar los permisos de titulares que transfieran su residencia normal de un Estado miembro a otro, pero se puede solicitar hacerlo si así se desea.

Si se posee un permiso de conducir válido y transfiere su residencia normal de un Estado miembro, en el que dicho permiso ha sido expedido, a otro, este último tiene derecho a agregar en su permiso toda la información que resulte necesaria a sus propósitos administrativos así como también aplicar las leyes propias en lo relativo a:

- Duración de la validez del permiso de conducción.
- Control médico (misma periodicidad que a los poseedores del permiso nacional).
- Medidas fiscales (asociadas a la posesión del permiso).

- Sanciones (por ejemplo, sistema de puntos).
- Restricción, suspensión, retirada o anulación del permiso de conducción; y, por lo tanto, puede proceder en caso necesario al cambio del permiso de origen.

Aunque, en sentido estricto, no existe un permiso de conducir comunitario, en julio de 1996 la Unión Europea adoptó un "modelo comunitario" del permiso de conducir para facilitar la comprensión y el reconocimiento mutuo de los permisos expedidos por cada Estado miembro.

La Directiva 80/1263/CEE estableció un modelo comunitario de permiso nacional que los Estados miembros utilizan desde el 1 de enero de 1986. Este permiso siempre debe llevar una indicación de la expedición del permiso del Estado miembro y una indicación de las categorías de vehículos para las cuales el permiso es válido.

Los permisos nacionales expedidos a partir del 01/07/96 deberán ser conformes al modelo revisado por la Directiva comunitaria 91/439/CEE (este modelo revisado introduce en particular la obligación de llevar la foto del titular y la sustitución de los textos por indicaciones codificadas o programas, con lo cual se evita el problema de la diversidad idiomática).

Además, en el permiso de conducir se mencionan las condiciones de la conducción. Por ejemplo, cuando la autoridad que expide el permiso reconoce la necesidad de la utilización de lentes correctoras, esto debe consignarse en el permiso de conducir.

En los permisos expedidos a las personas minusválidas existe una indicación especial sobre las condiciones en que éstas están autorizadas a conducir.

Existen normas comunes sobre la validez del permiso para conducir las diferentes categorías de vehículos:

- Categoría A: motocicletas, con o sin sidecar.
- Categoría B: automóviles distintos de los de la categoría A, cuyo peso máximo autorizado no supere los 3.500 kilogramos y en el que el número de plazas sentadas, además del asiento del conductor, no sea superior a ocho.
- Categoría C: automóviles destinados al transporte de mercancías y cuyo peso máximo autorizado supere los 3.500 kilogramos.
- Categoría D: automóviles destinados al transporte de personas y con más de ocho plazas sentadas, además del asiento del conductor.

- Categoría E: conjuntos de vehículos acoplados en que el vehículo tractor entra dentro de la o las categorías B, C o D para las que está autorizado el conductor, pero que no entran ellos mismos en esta categoría o categorías.

No obstante, los Estados miembros, previa consulta a la Comisión, pueden establecer excepciones a las categorías de vehículos. En este caso las categorías de vehículos no previstas en la Directiva 80/1263/CEE deben inscribirse en el permiso nacional, así como las posibles subdivisiones de las categorías A, B, C, D y E. Con la nueva Directiva se suprime la posibilidad de que los Estados miembros establezcan excepciones a las categorías establecidas en esta misma Directiva.

Los Estados miembros establecen el permiso de conducir nacional con arreglo al modelo comunitario. Es válido para la conducción, tanto en el tráfico nacional como internacional, de las categorías de vehículos indicadas en el permiso.

La validez del permiso se establece del modo siguiente:

- Los permisos válidos para las categorías C y D también lo son para conducir vehículos de la categoría B.
- El permiso válido para la categoría E es válido para la conducción de un conjunto de vehículos acoplados.
- El permiso para los vehículos de la categoría E sólo puede expedirse a los conductores ya autorizados para una de las categorías B, C o D.

Los Estados miembros fijan la duración de la validez de los permisos que expiden⁽⁹⁾.

Un permiso de conducir expedido por un país tercero puede canjearse por un permiso de conducir con arreglo al modelo comunitario. En este caso, en este permiso debe mencionarse este canje, así como toda renovación o sustitución ulterior del mismo. Los Estados miembros no están obligados a reconocer mutuamente un permiso de este tipo.

El permiso expedido por un país tercero debe entregarse a las autoridades competentes del Estado miembro que expide el permiso.

⁽⁹⁾ La Directiva 80/1263/CEE se verá sustituida por la Directiva 91/439/CEE, en la que se modifica el modelo de la anterior a fin de reflejar, en concreto, la armonización de las categorías de vehículos y de facilitar la "lectura" del permiso. Esta directiva entró en vigor el 1 de julio de 1996.

La Comisión propone en la actualidad una modificación de la Directiva 91/439/CEE que ofrezca a los Estados miembros la opción de extender los permisos de conducir en formatos alternativos (del tipo "tarjeta de crédito").

El permiso de conducir internacional es un documento expedido sobre la base de un permiso de conducir nacional, con arreglo a lo dispuesto en la Convención de Viena. Este tipo de permiso sólo es válido para la circulación internacional de corta duración (turismo) y no tiene validez legal efectiva, ya que sólo es válido en la medida en que el permiso nacional sigue siendo válido. Por tanto, en teoría, carece de utilidad alguna a nivel comunitario.

Pais	Autoridad competente en cuanto a la legislación	en cuanto a la expedición
Bélgica	Ministère de communication et de l'infrastructure/Verkeer en Infrastructuur	Administración municipal (<i>L'administration communale</i>)
Dinamarca	Ministerio de Transporte (Trafikministeriet)	Policia -Sección permiso de conducir (Politiet, kørekortskontoret)
Alemania	Ministerio Federal de Transporte (Bundesverkehrsministerie)	Oficina de Tráfico Vial (Die Länder, Straßenverkehrsamt)
Grecia	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Ministerio de Transportes en la provincia y Jefatura de Tráfico
España	Dirección General de Tráfico	Jefatura de Tráfico
Francia	Ministère de l'Intérieur-Ministère des Transports	Jefatura de Tráfico (Préfecture)
Irlanda	Driver Testing Section Department of the environment	Drivers' Control Section
Italia	Autoridad de control de tráfico (Motorizzazione Civile)	Jefatura de Tráfico
Luxemburgo	Ministère des Transports Service des permis de conduire	Jefatura de Tráfico
Holanda	Rijksdienst voor het Wegverkeer	Casa Consistorial, Ayuntamiento
Austria		Autoridades municipales, oficinas de de la policia federal (Bezirkshauptmannschaft Bundespolizeidirektion)
Portugal	D.S. Viação de Lisboa	Oficinas de la autoridad de control de tráfico en cada distrito del Portugal continental (Delegação Distrital de Viação) (Direcção Regional de Transportes das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira)
Finlandia	Centro de Administración Vehicular (Ajoneuvohallintokeskus)	
Suecia	Dirección Nacional de Tráfico (Vägverket)	Servicio administrativo municipal (Länsstyrelsen)
Reino Unido	Department of Transport	DVLA Driver and vehicle Licencing Agency

Tabla 9. Autoridades competentes de la legislación y la expedición del permiso de conducir en los países europeos. Directiva del Consejo 91/439/CEE de 29 de julio de 1991 relativa a los permisos de conducir, Diario Oficial L 237 de 24.08.1991.

En general, el vehículo debe estar registrado en el Estado miembro en el que reside habitualmente su dueño. La Directiva 83/182/CEE permite el uso temporal de un vehículo bajo dos condiciones: en primer lugar, el vehículo debe destinarse al uso privado (por ejemplo, turistas) o a determinados usos profesionales. Además, el vehículo no se podrá vender ni alquilar en el Estado miembro en el que se usa de forma temporal, ni se le podrá prestar a un residente de este Estado miembro. Los problemas que surjan en relación con vehículos registrados temporalmente sólo pueden solucionarse a través de acuerdos comunitarios bilaterales.

4.1.1 Alemania

Para obtener el permiso de conducir es preciso haber seguido un período de aprendizaje sobre la clase de permiso solicitado en una autoescuela. Dicho período de aprendizaje debe acreditarse ante el examinador con un certificado. Esta obligación afecta a todas las clases de permiso, con excepción de la clase 1, que se obtiene cuando se ha tenido el permiso de clase 1.^a durante dos años como mínimo y conducido durante al menos 4000 km. No es posible obtener directamente el permiso de la clase 1. Además, hay que aprobar un examen teórico y práctico, con excepción, de nuevo, de la clase 1. Para la clase 5 sólo se requiere un examen teórico.

Desde el 1 de abril de 1986 los permisos de conducir se expiden con arreglo al modelo de color rosa de la Comunidad Europea, tal como se prevé en la Directiva 80/1263/CEE.

Para el transporte de personas en autocares, taxis, vehículos de alquiler y ambulancias, así como en excursiones o viajes de vacaciones en turismos, se necesita además un permiso especial (amarillo) de transporte de pasajeros.

Los permisos de conducir se expiden por tiempo indefinido, con excepción del permiso especial de transporte de pasajeros, cuyo plazo de validez sólo es de tres años.

Los principiantes están sometidos durante los dos primeros años a la normativa sobre el permiso de conducir a prueba. La validez de su permiso es ilimitada y, tras estos dos años, no debe tampoco renovarse. No obstante, si durante este período cometen infracciones de tráfico, se toman medidas especiales; en particular, debe asistirse a una formación complementaria.

Todas las *"Fahrerlaubnisbehörden"*, administraciones del permiso de conducir (*Strassenverkehrsämter*, delegaciones de tráfico), facilitan información sobre cualquier cuestión relativa al permiso de conducir. En la República Federal de Alemania la competencia en el ámbito de la legislación sobre el tráfico rodado es federal.

En uno de los *Länder* alemanes se ha establecido la posibilidad de obtener el permiso de conducir a la edad de 17 años, debiendo ser acompañado el conductor por otra persona mayor de 30 años y con el permiso de conducir un mínimo de 5, no pudiendo tener más de 7 puntos de penalización y debe obtener un certificado en una autoescuela.

Requisitos médico-psicológicos

Los solicitantes de un permiso de la clase 2 y de un permiso de transporte de pasajeros deben someterse a un reconocimiento médico.

Para renovar el permiso de conducir de transporte de pasajeros, es preciso un nuevo reconocimiento médico. Además, se requiere un examen de la vista para todas las clases.

Si la delegación de tráfico (*Strassenverkehrsamt*) tiene en casos individuales dudas sobre la capacidad del solicitante para conducir vehículos, puede solicitar también para las demás clases un dictamen de un médico de la Seguridad Social o un especialista, el dictamen de un experto o inspector del tráfico rodado o un informe de un instituto médico-psicológico de análisis reconocidos oficialmente.

4.1.2 Austria

Sólo puede solicitarse el permiso de conducir después de haber recibido clases prácticas y teóricas en una autoescuela autorizada. Una vez que se ha recibido el número de lecciones requeridas, en las que no podrán faltar clases de conducción nocturna y en autopista, el alumno puede presentarse al examen de conducción. Muchas autoescuelas ofrecen la posibilidad de realizar pruebas previas en los que el candidato puede valorar su actuación en condiciones de examen.

En Viena y en las capitales de los estados existen muchas autoescuelas. Para obtener el permiso de conducción en Austria, por regla general debe asistirse a clases teóricas y prácticas sobre la conducción en una autoescuela registrada.

En la parte teórica del examen de conducción el candidato debe demostrar que conoce:

- Las normas sobre la posesión de vehículos y el código de la circulación.

- Los aspectos técnicos y de seguridad vial en la conducción de vehículos de motor, por ejemplo, los relativos a la distancia de frenado, las condiciones de las carreteras, la capacidad de reacción, la distancia de seguridad, la visibilidad, etc.
- La parte teórica del examen es un test de elección múltiple que incluye preguntas sobre la señalización de las carreteras, las normas de prioridad y algunos aspectos técnicos de los vehículos de motor.

En la parte práctica del examen, el candidato debe demostrar que:

- Conoce las especificaciones técnicas del vehículo y cómo revisarlas.
- Se posiciona de forma correcta dentro del vehículo y arranca suavemente.
- Sabe conducir, adelantar, cambiar de marcha, poner la marcha atrás, girar y estacionar correctamente.
- Conoce y respeta las señales y normas de circulación.

Los permisos del tipo A, B, C y D se conceden inicialmente para un periodo de prueba de dos años.

En Austria son competentes para todo lo relacionado con el permiso de conducción (y las informaciones al respecto) los servicios responsables del mismo en las jefaturas de distrito (*Bezirkshauptmannschaften*) o las direcciones de la policía federal (*Bundespolizeidirektionen*).

Con ocasión de la notificación de la residencia principal, se comunican las direcciones de las autoridades competentes en cuestiones relacionadas con el permiso de conducción a nivel local. Junto con la solicitud se ha de facilitar una fotocopia del permiso de conducción nacional.

Después de aprobar el examen correspondiente, existe un periodo de prueba de dos años en que se dispone de un permiso especial. Las infracciones de tráfico graves cometidas en este periodo pueden tener como consecuencia la obligación de asistir a más clases de conducir y a una prolongación de un año del periodo de prueba. Si no se cursan las clases adicionales impuestas, se retira el permiso de conducción.

Cada municipio expedirá el carné de conducir previa presentación de:

- Un documento acreditativo de haber superado el examen teórico y práctico de conducir.
- Un certificado médico.

- Un documento acreditativo de la realización de un curso de socorrismo.
- Una fotografía.

Si está en posesión de un carné de conducir de la CEE, no debe cambiarlo por un carné de conducir austríaco. No obstante, si desea realizar el cambio, puede solicitarlo tras haber residido en Austria durante al menos 185 días. En tal caso, las autoridades austríacas se asegurarán de que no se le ha retirado el carné de conducir en su país de origen. Sólo puede tener un permiso de conducción al mismo tiempo.

Conocimientos teóricos
<p>Normas sobre posesión de vehículos</p> <p>Código de circulación</p> <p>Aspectos técnicos y de seguridad vial</p> <p>Señalización de carreteras. Normas de prioridad</p> <p>Aspectos técnicos de los vehículos</p>
Demostración práctica
<p>Especificaciones técnicas del vehículo y revisión</p> <p>Posicionamiento correcto en el vehículo</p> <p>Arranque suave</p> <p>Conducir, adelantar, cambiar de marcha, poner la marcha atrás, girar y estacionar correctamente</p> <p>Conocimiento y respeto de señales y normas de circulación</p>

4.1.2.1 Caducidad del derecho de conducir

- 1) En Austria son competentes para todo lo relacionado con el permiso de conducción (y las informaciones al respecto) los servicios responsables del mismo en las jefaturas de distrito (*Bezirkshauptmannschaften*) o las direcciones de la policía federal (*Bundespolizeidirektionen*).
- 2) Con ocasión de la notificación de la residencia principal, se comunican las direcciones de las autoridades competentes en cuestiones relacionadas con el permiso de conducción a nivel local. Junto con la solicitud se ha de facilitar una fotocopia del permiso de conducción nacional.

- 3) Los titulares del permiso de conducción de las clases C y D han de someterse a un control médico cada 5 años, por lo que la validez de dicho permiso expira, a más tardar, a los cinco años de que demuestre tener su residencia principal en Austria.

4.1.2.2 Requisitos médico-psicológicos

Para obtener el permiso de conducir se debe disponer de un certificado médico reciente (no tendrá más de un año) que demuestre que reúne los requisitos físicos y psicológicos para conducir un vehículo de motor con seguridad.

Se le habrán realizado los exámenes siguientes:

- Examen de la vista.
- Examen auditivo.
- Talla y peso.
- Control psicomotor.
- Examen cardíaco.

El médico controlará también si tiene suficiente capacidad de observación, de reacción y de concentración, inteligencia y memoria para conducir un vehículo de motor con seguridad.

En ciertas circunstancias, se concederá el permiso de conducir a reserva de que el beneficiario se someta a pruebas adicionales.

La espera para una consulta con un funcionario médico responsable del examen puede ser de hasta dos meses por lo que debería solicitarla con bastante antelación.

4.1.3 Bélgica

En Bélgica la edad mínima para obtener el permiso de conducir es a los 18 años.

Para la obtención del permiso existen dos vías, la vía libre basada en la auto-educación y la autoescuela.

El periodo de formación mínimo es de 3 meses. El examen teórico tipo test evalúa los conocimientos sobre el código de la circulación y las normas de seguridad.

El examen práctico se realiza en circuito y en carretera acompañado de un inspector.

Tras aprobar el examen teórico se le concede al candidato un periodo de 12 meses para presentarse al examen práctico, y en ese periodo debe conducir acompañado por alguien que tenga el permiso de conducir.

- Si tiene 8 horas de autoescuela, se puede presentar al examen práctico 6 meses después de haber realizado el teórico.
- Si tiene 18 horas de autoescuela, se puede presentar al examen práctico 3 meses después de haber realizado el teórico.
- Si el aprendizaje se realiza sin haber seguido los cursos de la autoescuela, se puede presentar al examen práctico 9 meses después de haber realizado y superado el examen teórico.

La duración del permiso es indefinida salvo infracción grave con retirada del permiso. Dado que no existen cursos para infractores, éstos deben volver a pasar el examen para recuperar el permiso de conducir.

Los exámenes teóricos (conocimiento del código de circulación y de las señales) y prácticos (maniobras con el automóvil y circuito en carretera), se realizan en los centros autorizados por el Ministerio de Comunicaciones e Infraestructura.

Los cursos prácticos y teóricos se realizan en las autoescuelas homologadas por el Ministerio de Comunicaciones e Infraestructura.

Los candidatos al permiso de conducir válido para la categoría B pueden elegir entre 4 posibilidades para aprender a conducir:

1. Modelo 1 de permiso de conducir provisional

a) Cursos prácticos:

A partir de la edad de 18 años, la administración municipal puede expedir un permiso de conducir provisional de modelo 1 si se supera el examen teórico y se presentan los documentos siguientes:

- "Solicitud de permiso de conducir provisional modelo 1".
- "Formulario guía".
- "Certificado de organización de los cursos prácticos".

Es necesario que el candidato haya realizado 8 horas de cursos prácticos como mínimo en una autoescuela homologada.

La validez del permiso de conducir provisional del modelo 1 es de 9 meses. El candidato debe estar siempre acompañado por su supervisor.

Durante este período, y antes del examen práctico, el candidato debe realizar 2 horas de aprendizaje en la autoescuela, que ha de certificar la realización de estos cursos en el permiso de conducir provisional del modelo 1.

b) Examen práctico:

Tras 6 meses de prácticas como mínimo, puede efectuarse el examen práctico en el centro de exámenes, bien con el vehículo de la autoescuela bien con el vehículo del candidato.

Si ha suspendido dos veces el examen práctico, el candidato sólo puede presentarse al examen práctico a través de autoescuela; sin embargo, puede continuar el aprendizaje con su supervisor.

Al expirar la validez del permiso de conducir provisional del modelo 1, el candidato sólo puede continuar el aprendizaje y presentarse al examen práctico a través de la autoescuela.

2. Modelo 2 del permiso de conducir provisional

a) Cursos prácticos:

A partir de la edad de 18 años, la administración municipal puede expedir un permiso de conducir provisional del modelo 2 si se ha superado el examen teórico y se presentan los documentos siguientes:

- "Solicitud de permiso de conducir provisional modelo 2".
- "Certificado de aptitud".

Se requiere que el candidato haya realizado 18 horas de cursos prácticos como mínimo en una autoescuela.

La validez del permiso de conducir provisional modelo 2 es de 6 meses. El candidato puede conducir solo.

Durante este período, y antes del examen práctico, el candidato debe realizar 2 horas de aprendizaje en la autoescuela, que certifica la realización de estos cursos en el permiso de conducir provisional del modelo 2.

b) Examen práctico:

Después de 3 meses de prácticas como mínimo, puede realizarse el examen práctico en el centro de exámenes con el vehículo de la autoescuela (en presencia del monitor).

El candidato puede presentarse a un número ilimitado de exámenes prácticos durante el periodo de validez (6 meses) del permiso de conducir provisional del modelo 2.

Al expirar la validez del permiso de conducir provisional del modelo 2, el candidato sólo puede continuar su aprendizaje y presentarse al examen práctico a través de la autoescuela.

3. Modelo 3 del permiso de conducir provisional:

A partir de la edad de 18 años, la administración municipal puede expedir un permiso de conducir provisional del modelo 3 si se supera el examen teórico y se presentan los documentos siguientes:

a) "Solicitud de permiso de conducir provisional del modelo 3".

b) "Formulario guía".

No es necesario que el candidato realice cursos prácticos en una autoescuela.

La validez del permiso de conducir provisional del modelo 3 es de 12 meses. El candidato debe estar siempre acompañado por un supervisor.

Examen práctico:

Después de 9 meses de prácticas como mínimo, puede efectuarse el examen práctico en un centro de exámenes con el vehículo del candidato (en presencia del supervisor). Puede presentarse al examen práctico a través de la autoescuela tras realizar 4 horas de cursos prácticos.

Si ha suspendido dos veces el examen práctico, el candidato sólo puede presentarse de nuevo en exámenes de este tipo a través de la autoescuela, tras realizar 4 horas de cursos prácticos. Sin embargo, puede continuar el aprendizaje con su supervisor.

Al expirar la validez del permiso de conducir provisional del modelo 3, el candidato sólo puede continuar el aprendizaje y presentarse al examen práctico a través de la autoescuela. Debe realizar un mínimo de 8 horas de cursos prácticos en la autoescuela.

4. Permiso de aprendizaje:

El permiso de aprendizaje autoriza el aprendizaje anticipado de la conducción a partir de la edad de 17 años.

El candidato debe realizar cursos teóricos (12 h) y prácticos (14 h) en una autoescuela homologada.

a) Cursos prácticos:

El candidato debe realizar 12 horas como mínimo de cursos prácticos en una autoescuela. Las dos últimas horas de cursos prácticos constituyen el primer encuentro pedagógico y se realiza en presencia del supervisor. La autoescuela expide un "certificado de enseñanza práctica".

A partir de la edad de 17 años, la administración municipal puede expedir un permiso de aprendizaje si el candidato supera el examen teórico y presenta los documentos siguientes:

- "Solicitud de permiso de aprendizaje".
- "Formulario guía".
- "Certificado de enseñanza práctica".

La validez del permiso de aprendizaje es de 18 meses. El candidato debe estar siempre acompañado por el supervisor.

Antes del examen práctico, el candidato realiza 2 horas de cursos prácticos en presencia de su guía en la autoescuela. Esto constituye el segundo encuentro pedagógico. La autoescuela certifica la realización de estas dos horas en el permiso de aprendizaje.

b) Examen práctico:

Después de 12 meses de prácticas, el candidato puede presentarse al examen práctico, bien con el vehículo de la autoescuela (en presencia del monitor), bien con su propio vehículo (en presencia del supervisor).

El candidato puede presentarse a un número ilimitado de exámenes prácticos durante el período de validez del permiso de aprendizaje.

Al expirar la validez del permiso de aprendizaje, el candidato deberá bien continuar el aprendizaje con un permiso de conducir provisional de los modelos 1, 2 ó 3, bien presentarse al examen práctico a través de la autoescuela.

Requisitos médico psicológicos

Las normas médicas que debe cumplir el candidato a la obtención de un permiso de conducir son las establecidas en la Directiva 80/1263/CEE del Consejo, de 4 de

diciembre de 1980, relativa a la creación de un permiso de conducir comunitario.

Hay que distinguir según se trate de un candidato al permiso de conducir A1, A2, A3, B o BE, o de un candidato al permiso de conducir C, CE, D o DE:

– *Candidato al permiso de conducir A1, A2, A3, B o BE:*

El candidato debe firmar una declaración jurada de que no sufre una gran deficiencia o alguna de las enfermedades contempladas en la normativa.

Si considera que no puede firmar esta declaración, debe presentar un certificado, realizado por el médico que elija, de que es apto para conducir un vehículo a pesar de su minusvalía y, en su caso, si se deben efectuar determinadas restricciones o acondicionamientos del vehículo.

Al realizar el examen teórico, el candidato efectuará una prueba de la vista; si no cumple los criterios establecidos debe presentar un certificado de un oftalmólogo.

El titular de un permiso de conducir válido para las categorías A3, A2, A1, B o BE no debe realizar exámenes médicos periódicos para renovar el permiso de conducir: la validez de este documento es ilimitada.

Sin embargo, si el titular resulta afectado por deficiencias o enfermedades que impiden la expedición del permiso de conducir, deberá presentarse a un examen médico que realizará el facultativo que elija.

Si este médico considera que no es apto para conducir, el titular debe devolver su permiso de conducir.

4.1.4 Dinamarca

El objetivo rector de la formación para la conducción en Dinamarca es:

- 1) Proporcionar a los alumnos el conocimiento y la comprensión de los peligros y dificultades con que se encuentran los conductores durante la conducción, junto con los conocimientos sobre las normas de tráfico y otras disposiciones legales relevantes.
- 2) Proporcionar a los alumnos conocimiento de los vehículos y su funcionamiento, de tal manera que puedan reconocer defectos que puedan surgir y que sean relevantes a efectos de seguridad.

- 3) Proporcionar a los alumnos comprensión de las condiciones básicas que influyen en la pericia conductora, de tal manera que puedan hacer un uso correcto de sus habilidades y en la medida de lo necesario contrarrestar las limitaciones humanas de tipo general.
- 4) Proporcionar a los alumnos práctica para juzgar de manera crítica el tráfico y conducir el vehículo sin peligro para sí y para los demás.
- 5) Contribuir a que los alumnos se conviertan en conductores considerados y responsables.
- 6) Proporcionar a los alumnos el conocimiento y la comprensión de las situaciones de tráfico difíciles, especialmente en relación con el tráfico motorizado.

En Dinamarca, un estudiante sólo puede aprender a conducir en una autoescuela, y debe recibir un mínimo de 26 horas de formación teórica y 22 horas de formación práctica.

La enseñanza de la conducción consta de enseñanza teórica de las normas de circulación y de la disposición y equipo del vehículo, junto con enseñanza práctica de conducción (ejercicios de conducción). La enseñanza se desarrolla de conformidad con planes de enseñanza para cada categoría. La primera parte de las prácticas de conducción tiene que llevarse a cabo en un circuito cerrado autorizado.

La práctica de conducción puede empezar tres meses antes de que el solicitante cumpla los dieciocho años. Durante las prácticas de conducción tiene que estar siempre presente en el coche un instructor autorizado. El instructor de prácticas es considerado el conductor del vehículo durante las prácticas de conducción. El instructor tiene que haber cumplido veintiún años, poseer un permiso de conducción y haber conducido regularmente coche o motocicleta durante los últimos tres años.

El examen de conducir consta de una parte teórica y una parte práctica. El examen teórico no puede llevarse a cabo sino hasta un mes antes del decimoctavo cumpleaños, siempre y cuando primero hayan tenido lugar las prácticas de conducción en un circuito cerrado.

La edad mínima para conducir un ciclo son los 16 años. Los jóvenes reciben cursos teóricos y prácticos gratuitos, en el seno de un club que les permite obtener el certificado, no requerido después de los 18.

4.1.4.1 Prueba teórica

Se compone de una serie de diapositivas combinadas con un número de cuestiones importantes que se responden por escrito. La prueba es escrita y se realiza mostrando una serie de diapositivas a los candidatos y haciéndoles escuchar las correspondientes preguntas y las posibles respuestas grabadas en una cinta magnetofónica. Los candidatos seleccionan su respuesta de entre las distintas posibilidades que se les ofrecen en la hoja.

Los resultados de la prueba teórica se conocen inmediatamente.

4.1.4.2 Prueba práctica

La prueba práctica puede celebrarse por primera vez una vez cumplidos los dieciocho años o a partir de entonces. La prueba tiene lugar una vez aprobado el examen teórico, y tiene que superarse a más tardar doce meses después.

El examen se desarrolla en presencia de un examinador, quien efectúa una evaluación de conjunto y al final de la prueba informa sobre el resultado de la misma. Se realiza en el vehículo con un examinador en el asiento del pasajero.

Además del test de conducción también se pregunta al candidato sobre aspectos técnicos del vehículo.

El instructor de la conducción puede estar presente en el examen práctico.

Cualquier persona que desee conducir un coche, una motocicleta o un velomotor obligado a matriculación debe poseer un permiso de conducción. Lo mismo se aplica a las personas que hayan de conducir tractores o máquinas motorizadas, excepto cuando la conducción tenga lugar en zonas especialmente acordonadas o delimitadas, o cuando las máquinas sean accionadas desde el suelo.

Los permisos de conducción son expedidos por la policía.

Desde el 1 de mayo de 1986, todos los nuevos permisos de conducción que se expiden en Dinamarca son de un modelo especial UE. Las personas que adquirieron su permiso de conducción con anterioridad al 1 de mayo de 1986, tuvieron que cambiar obligatoriamente su permiso de conducción antiguo por uno nuevo entre los años 1990 y 1993, de modo que todos los permisos de conducción son ahora en Dinamarca del modelo UE.

Un permiso de conducción provisional expedido inmediatamente después de aprobado el examen de conducción tiene normalmente validez hasta que se recibe el permiso de conducción original.

Normalmente el permiso de conducción original tiene validez hasta que el titular cumple los 70 años. Si, en el momento de aprobar el examen de conducir, el solicitante tiene ya cumplidos los 65 pero no aún los 70, se expide un permiso de conducción por cinco años. Si el solicitante tiene 70 años o más, se expide un permiso de conducción cuya validez es la siguiente: Si tiene 70 años, 4 años; si tiene 71 años, 3 años; si tiene entre 72 y 79, 2 años; si tiene 80 años, 1 año.

Se puede expedir un permiso de conducción por un período de validez limitada, o limitado a vehículos que reúnen determinadas condiciones especiales, o sujeto a otras condiciones específicas.

4.1.4.3 Requisitos médico psicológicos

El permiso de conducción puede ser expedido a personas que:

- 1) estén en posesión de suficientes facultades de vista y oído, además de la necesaria salud mental y física,
- 2) no sean dependientes de sustancias euforizantes,
- 3) sean sobrias.

Las solicitudes para la inscripción en el examen de conducción tienen que presentarse junto con un certificado médico expedido como máximo tres meses antes. El certificado tiene que ser expedido por el médico habitual del solicitante. Mediante la revisión, el médico comprueba la vista, el oído, el vigor y el estado general de salud del solicitante.

Además de la documentación para el estado de salud del solicitante, en el certificado médico ha de constar si el interesado ha de usar lentes correctoras, audífono, etc. durante la conducción.

La policía puede requerir certificados u otras informaciones por parte de especialistas, para decidir si se puede expedir el permiso de conducción o eventualmente debe expedirse bajo condiciones especiales.

En la medida en que lo indique la información de tipo médico, o que exista una duda razonable sobre hasta qué punto el interesado es sobrio o no depende de sustancias euforizantes, puede expedirse un permiso de conducción por un período de tiempo más corto de lo previsto.

4.1.5 España

El Plan Nacional de Seguridad Vial para el año 2003, en el que están representados el Gobierno Central, las administraciones autonómicas y los sectores implicados en la educación vial, la circulación y el tráfico, tiene como objetivo prioritario la formación que, sin lugar a dudas, pasa por la formación de los valores para la convivencia, tales como el respeto a la normativa vigente y a los demás, por ello es fundamental inculcar dichos valores desde la infancia.

El aprendizaje de la conducción puede realizarse de dos formas:

- A través de escuelas de conductores por profesores autorizados.
- Obteniendo licencia de aprendizaje por una sola vez, designando la persona que habrá de acompañar al aprendiz y están a cargo del doble mando del vehículo.

Para obtener permiso o licencia de conducir en España es necesario ser residente en este país.

En los supuestos de extravío, deterioro o sustracción del permiso, o de cambio de domicilio del titular, las Jefaturas Provinciales de Tráfico expiden duplicados de aquéllos, en el último caso.

Los permisos de conducir tienen unos plazos de validez según la clase del permiso y la edad de su titular.

Dicha validez será prorrogable mediante revisión efectuada en las Jefaturas Provinciales de Tráfico, acreditando el interesado que conserva las aptitudes físicas y psicofísicas exigidas para obtener el permiso de que se trate.

En todas las capitales de provincia, y en algunas otras ciudades, existe una Jefatura Provincial de Tráfico donde han de efectuarse todos los trámites relacionados con los permisos y licencias.

Pruebas a realizar para obtener la autorización administrativa para conducir

- Pruebas de aptitud psicofísica
- Pruebas de control de conocimientos
- Pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado
- Pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general

4.1.5.1 Pruebas de aptitud psicofísica

Deberán someterse a las pruebas de aptitud psicofísicas y exploraciones necesarias para determinar si reúnen las aptitudes psicofísicas requeridas, todas la personas que pretendan obtener cualquier permiso o licencia de conducción.

Dichas pruebas y exploraciones serán practicadas por los centros de reconocimientos de conductores regulados en el Real Decreto 2272/1985, de 4 de diciembre y disposiciones complementarias.

4.1.5.2 Pruebas de control de conocimientos

Las pruebas de control de conocimientos se realizarán de forma escrita. En casos especiales debidamente justificados, podrá admitirse para el permiso de las clases A1, A y B y licencias de conducción, la forma oral u otra forma adaptada a las circunstancias personales de los aspirantes.

Para la realización de estas pruebas la Jefatura Provincial de Tráfico facilitará a los aspirantes cuestionarios, que serán contestados por escrito.

- **Prueba de control de conocimientos común:** *Deberán realizar esta prueba todos los aspirantes a cualquier clase de permiso de conducción. El cuestionario constará de un mínimo de 40 preguntas y un máximo de 90.*
- **Prueba de control de conocimientos sobre mecánica y entretenimiento simple del automóvil:** *Deberán realizar esta prueba los aspirantes al permiso de conducción de las clases C1, C, D1, D, así como para conducir vehículos que realicen transporte escolar, turismos destinados al transporte público de viajeros y vehículos prioritarios. En el cuestionario se plantearán un mínimo de 32 preguntas y un máximo de 72.*
- **Pruebas de control de conocimientos específicos:** *Realizarán esta prueba los aspirantes a cualquier clase de permiso de conducción, excepto los de la clase B y los aspirantes a las distintas clases de licencia de conducción. En cada una de las pruebas figurará un mínimo de 16 preguntas y un máximo de 42.*
- **Prueba de control de conocimientos para obtener licencia de conducción:** *El cuestionario constará de un mínimo de 16 preguntas y un máximo de 32.*

Los temas que componen el programa teórico para obtener el permiso de conducción de la categoría B son:

- Definiciones (persona –conductor, peatón, usuario–), vehículos y clasificación de los vehículos; y otros conceptos).
- Documentación (conductor, vehículo y seguros).
- Seguridad vial (factor humano –factores que influyen en las aptitudes físicas, factores que influyen en las aptitudes psíquicas, otros factores–); vehículo (–seguridad activa y seguridad pasiva–, vía).
- Acomodación y manejo (reglajes, ángulo muerto, cinturón de seguridad, mandos de los pies, manos manuales, cambio automático, otros mandos, visibilidad en los vehículos).
- Otros usuarios (normas de colaboración, peatones, ciclos, ciclomotores y motocicletas, vehículos de grandes dimensiones, animales y vehículos de tracción animal, vehículos prioritarios en servicio de urgencia, vehículos no prioritarios en servicio de urgencia, vehículos especiales).
- Señalización (marcas viales, señales verticales, semáforos, señales de balizamiento, señales y órdenes de los agentes).
- Alumbrado y señalización óptica (normas generales, sistemas de alumbrado para ver, sistemas de alumbrado para ser vistos, otros sistemas de señalización).
- La vía (zonas de la vía, clases de vía, utilización de la vía, utilización de las calzadas, utilización de los carriles, supuestos especiales del sentido de circulación, circulación por el arcén).
- Velocidad (conceptos, velocidad adecuada, velocidad moderada, velocidad limitada).
- Maniobras (regla de seguridad, incorporación a la circulación, desplazamiento lateral, adelantamiento, cambio de dirección, cambio de sentido, marcha atrás, inmovilizaciones).
- Intersecciones (franqueo de intersecciones, preferencia de paso, fase de aproximación, fase de posición de entrada, fase de franqueo, tramos estrechos, pasos a nivel y puentes móviles).

- Personas transportadas y carga (conceptos, personas transportadas, carga, mercancías peligrosas, señales, placas y distintivos en los vehículos).
- Conducción segura (curvas, tramos en obras, conducción nocturna, condiciones meteorológicas o ambientales adversas).
- Mecánica y mantenimiento (motor, lubricación (engrase), refrigeración, sistema eléctrico, transmisión, dirección, suspensión, frenos, ruedas).
- Accidentes de circulación (comportamiento, primeros auxilios, botiquín, delito de omisión de socorro, parques de tráfico).
- Preparación y desarrollo de un viaje (preparación del viaje, repuestos, desarrollo del viaje, conducción económica, contaminación).

Calificación

- Las pruebas serán calificadas de apto o no apto. La declaración de aptitud de una prueba tendrá un período de vigencia de seis meses, contado desde el día siguiente a aquel en que el aspirante fue declarado apto en la misma.
- Quienes no hayan superado las pruebas de control de conocimientos no podrán realizar la de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado y, quienes no hayan superado ésta, no podrán realizar la de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

Exenciones

Estarán exentos de realizar la prueba de control de conocimientos común a todo permiso de conducción, cualquiera que sea su clase, quienes sean titulares de un permiso de conducción en vigor para cuya obtención haya sido preciso superar esta prueba.

Otras exenciones: Artículo 58 del Reglamento General de Conductores

4.1.5.3 Pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado

Esta prueba se orientará a comprobar la destreza y habilidad de los aspirantes en el dominio y manejo del vehículo y sus mandos.

1. Los solicitantes de permiso de conducción de las clases **A1 y A**, realizarán las siguientes maniobras:

- A) zig-zag entre jalones.
- B) Describir, en un espacio limitado, curvas y contracurvas, trazando dos ochos o un trébol.
- C) Circular sobre una franja o plancha de anchura limitada.
- D) Describir una curva de entre 90 y 180 a velocidad sostenida.
- E) Circular por un pasillo estrecho.
- F) Aceleración y frenado de urgencia controlado.
- G) Sortear un obstáculo.
- H) Arranque, aceleración y detención.

Previamente a la realización de dichas maniobras, el aspirante deberá:

- Colocarse y ajustarse el casco así como verificar los equipos de seguridad.
- Quitar el soporte del vehículo y desplazarlo sin ayuda del motor caminando a su lado y conservando el equilibrio.
- Poner en marcha el motor y prepararse para la realización de la prueba.

2. Los solicitantes de permiso de conducción de **las clases B, C1, C, D1 y D**, así como los solicitantes de autorización para conducir vehículos de transporte escolar, turismos de transporte público de viajeros y vehículos prioritarios cuando utilicen aparatos emisores de luces o señales acústicas especiales, realizarán las siguientes maniobras:

- I) Estacionamiento en línea, oblicuo o perpendicular, en terreno llano y espacio limitado, utilizando las marchas hacia adelante y hacia atrás, y salida del espacio ocupado al estacionar.
- J) Estacionamiento en línea, en espacio limitado, en una pendiente ascendente o descendente, utilizando las marchas hacia adelante y hacia atrás, y salida del espacio ocupado al estacionar.
- K) Marcha atrás en recta y curva efectuando un recorrido en marcha atrás manteniendo una trayectoria rectilínea y utilizando la vía de circulación adaptada para girar a la derecha o a la izquierda en una esquina.
- L) Cambio de sentido de la marcha utilizando las velocidades hacia adelante y hacia atrás, en espacio limitado.
- M) Arranque sin sacudidas ni retrocesos en pendiente ascendente o descendente.

De las cinco maniobras antes descritas, el aspirante realizará al menos tres, entre las que obligatoriamente figurarán las indicadas en los párrafos I) o K).

Las maniobras exigidas para obtener permiso de la clase B, podrán realizarse durante el desarrollo de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general y, cuando las circunstancias lo aconsejen, en circuito cerrado.

3. Los solicitantes de permisos de las clases **B+E, C1+E, C+E, D1+E y D+E**, además de las maniobras indicadas en los párrafos I), K) y M), realizarán obligatoriamente las siguientes:
 - N) Acoplamiento y desacoplamiento del remolque o semirremolque al vehículo tractor en marcha atrás.
 - Ñ) Arrimar en marcha atrás la parte posterior del conjunto a un muelle.
4. Los solicitantes de **licencia de conducción** que autoriza a conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados, realizarán las maniobras detalladas en los párrafos I), L), M), N) y Ñ).
5. Los solicitantes de **licencia de conducción extraordinaria** sujeta a condiciones restrictivas, y los de licencia que autoriza a conducir vehículos para personas de movilidad reducida (coches de minusválido), realizarán, en cuanto sea posible las maniobras previstas para los solicitantes del permiso de las clases A1 y A.

4.1.5.4 Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general

Todo aspirante a permiso de conducción, durante el desarrollo de esta prueba, deberá efectuar, en situaciones normales de circulación, con toda seguridad y con las precauciones necesarias, las operaciones y maniobras establecidas en el artículo 49, apartados 1,2,3 y 4 del Reglamento General de Conductores, entre las que cabe destacar:

- Verificado del estado de los neumáticos, luces, dirección, frenos, indicadores de dirección, señales acústicas, etc.
- Regulación necesaria para asegurarse una posición sentada correcta.
- Ajuste de la posición de los retrovisores y del cinturón de seguridad.
- Control de la cerradura de las puertas.

Deberán utilizarse correcta y adecuadamente los mandos del vehículo:

Volante, acelerador, embrague, caja de cambios, freno de mano y de pie, las luces, indicadores de dirección, limpiaparabrisas y lavaparabrisas, desempañado, climatización y otros mandos.

La utilización correcta de los mandos del vehículo deberá ser realizada en las condiciones siguientes:

- Poniendo en marcha el motor y arrancando sin sacudidas, tanto en terreno llano como en pendiente ascendente o descendente.
- Acelerando y cambiando sucesivamente de relación de marchas, hasta alcanzar una velocidad conveniente, manteniendo una trayectoria en línea recta.
- Adaptando la velocidad para efectuar cambios de dirección, dominando la trayectoria del vehículo.
- Realizando un cambio de sentido de marcha, utilizando las velocidades hacia adelante y hacia atrás.
- Frenando para detenerse con precisión.
- Estacionando el vehículo y abandonando un espacio de estacionamiento, utilizando las marchas hacia adelante y hacia atrás.

Los aspirantes a permiso de la clase A1 y A también deberán saber:

- Ajustarse el casco y verificar los demás equipos de seguridad y protección propios de las motocicletas.
- Quitar el soporte de la motocicleta y desplazarla sin la ayuda del motor, caminando a su lado.
- Estacionar la motocicleta apoyándola en su soporte.
- Dar media vuelta en U.
- Conservar el equilibrio del vehículo a diferentes velocidades, en marcha lenta y en diferentes situaciones de conducción, incluso al transportar un pasajero.
- Inclinarsse para girar.

Los aspirantes a permiso de las clases B+E, C1, C1+E C, C+E D1, D1+E, D y D+E deberán demostrar que son capaces de efectuar las siguientes operaciones:

- Verificar la asistencia de frenado y de dirección.
- Utilizar los diversos sistemas de frenado.
- Utilizar los sistemas de reducción de velocidad distintos del freno de servicio.
- Adaptar la trayectoria del vehículo en las curvas teniendo en cuenta sus características, longitud y voladizos.
- Proceder al acoplamiento y desacoplamiento del remolque o semirremolque al vehículo tractor.
- Utilizar el tacógrafo.
- Arrancar, cambiar, detenerse y parar con suavidad.

Los aspirantes a permiso de la **clase A** demostrarán además que son capaces de conservar el equilibrio a diferentes velocidades, incluida la marcha lenta, y en diversas situaciones de conducción y circulación.

Los aspirantes a permiso de la **clase D** deberán demostrar además que son capaces de adoptar las disposiciones particulares relativas a la seguridad del vehículo.

Clase de permiso	Pruebas					
	Aptitud psicofísica	Control de conocimientos			Control de aptitudes y comportamientos	
		Común	Específica	Mecánica	En circuito cerrado	En circulación
A1	SI	SI	SI	NO	SI	NO
A	SI	SI	SI	NO	SI	SI
B	SI	SI	NO	NO	SI	SI
B+E	SI	SI	SI	NO	SI	SI
C1	SI	SI	SI	SI	SI	SI
C1+E	SI	SI	SI	NO	SI	SI
C	SI	SI	SI	SI	SI	SI
C+E	SI	SI	SI	NO	SI	SI
D1	SI	SI	SI	SI	SI	SI
D1+E	SI	SI	SI	NO	SI	SI
D	SI	SI	SI	SI	SI	SI
D+E	SI	SI	SI	NO	SI	SI
BTP ⁽¹⁾	SI	SI	SI	SI	SI	SI
LCC ⁽²⁾	SI	NO	SI	NO	NO	NO
LCM ⁽³⁾	SI	NO	SI	NO	SI	NO
LVA ⁽⁴⁾	SI	NO	SI	NO	SI	NO

Tabla 10. Pruebas a realizar por los solicitantes de permiso o licencia de conducción, según la clase de permiso o licencia solicitados

(1) BTP: Autorización para conducir los vehículos a que se refiere el artículo 7.3 del Reglamento General de Conductores. (Vehículos que realicen transporte escolar, turismos destinados al transporte público de viajeros y vehículos prioritarios cuando utilicen aparatos emisores de luces o señales acústicas especiales).

(2) LCC: Licencia para conducir ciclomotores.

(3) LCM: Licencia para conducir vehículos para personas con movilidad reducida (coches de minusválido).

(4) LVA: Licencia para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y conjuntos de los mismos cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios.

Pruebas conocimientos común	Si son titulares de un permiso de conducción	
Pruebas conocimientos mecánica y entretenimiento simple del automóvil	Solicitud	Si poseen
	C o D	C1 o D1
	C1 o C	D1 o D
Pruebas conocimientos específicos	A	A1
	C	C1
	D	D1
	C+E	C1+E, D1+E, D+E
	D1+E o D+E	C1+E, C+E
Pruebas de aptitud y comportamiento en circuito cerrado	C1	D1
	D1	C1
	C	D
	D	C
	BTP	B con 1 año de antigüedad C1, D1
	A1	B con 2 años de antigüedad
Pruebas de aptitud y comportamiento en vías abiertas al tráfico	A1	
	A	A1 o B, con 2 años
	BTP	B con más de 1 año de antigüedad C1, D1
Licencias ciclomotores		
Prueba control de conocimientos	Curso de 8 horas en escuela de conductores CURSO EN COLEGIO O INSTITUTO	

Tabla 11. Exención de pruebas

4.1.5.5 Requisitos médico psicológicos

Para obtener y conservar el permiso de conducir y la licencia de ciclomotores es necesario estar capacitado física y psíquicamente, reuniendo las condiciones de salud y las aptitudes psicológicas establecidas por la legislación vigente, hecho que ha de acreditarse mediante un informe expedido por un centro de reconocimiento autorizado y acreditado en la Jefatura de Tráfico.

En el caso de enfermedad o defecto orgánico o funcional que incapacite a una persona para obtener permiso de conducir de carácter ordinario, podrá obtenerlos de las clases A1, A2 y B1 o licencia de ciclomotor, siempre que el vehículo esté adaptado a sus deficiencias, o con restricciones a la circulación.

4.1.6 Finlandia

The Finnish Vehicle Administration es la asociación responsable de promover la seguridad del vehículo, el conocimiento ambiental y servicios informativos del tráfico

vial. Entre sus responsabilidades se incluyen: registro del carné de conducir, impuestos anuales del vehículo y supervisión de la inspección.

Los principales estatutos que rigen el entrenamiento y la obtención de la licencia del conductor son el *Road Traffic Act*, el *Driving Licence Decree* (Decreto) y la *Decision of the Ministry of Transport and Communication* en la aplicación del Decreto de Licencia de Conducción.

Asimismo, el entrenamiento del conductor debe ajustarse al plan de estudios facilitado por el anterior *Vehicle Registration Centre* y actual *Vehicle Administration Centre* que a partir de 1998 puso al día el currículo de las escuelas de conducción.

Antes de que un permiso de conducción pueda ser expedido se exige una formación previa, que toma una determinada forma y es proporcionada fundamentalmente por las autoescuelas.

Hay estipulaciones específicas que rigen la cantidad mínima y el contenido de las clases. Las lecciones deben incluir una cantidad mínima de formación teórica y práctica, de la que forma parte la instrucción sobre un firme deslizante y en la oscuridad.

Sólo en condiciones específicas se autoriza la instrucción privada, por ejemplo, a un miembro de la familia. La instrucción privada representa del 10 al 20 % del total para la categoría B. Para ella se requiere un signo especial de vehículo de enseñanza (un triángulo blanco), y el vehículo debe estar equipado con un dispositivo de frenado para el instructor, el cual, por otra parte, tiene que estar autorizado. El instructor debe hacer un examen teórico especial para instructores. Mientras se encuentra en un vehículo de enseñanza, se considera al instructor conductor del mismo.

4.1.6.1 Breve historia del proceso de obtención de la licencia en Finlandia

En 1907, cuando no había más de 100 automóviles en Finlandia y tan sólo unos pocos en Helsinki, para conducir un automóvil se requería: tener al menos 18 años, ser sobrio, normal y seguro de sí mismo y conocer la estructura, el mantenimiento y el manejo de un automóvil. El número de automóviles fue incrementándose y en 1915 se introduce el sistema de entrenamiento obligatorio del conductor que incluía además un examen médico. Sin embargo, el Primer Decreto Nacional aparecido en 1922 no exigía dicho entrenamiento obligatorio del conductor, que se introdujo en 1926. Podía darse el entrenamiento profesional (reglado) o entrenamiento por parte de alguien al que provisionalmente se le permitiera hacerlo (Sornikiki y Höök, 1997). En este momento se legalizan las escuelas de entrenamiento de la conducción que

incluso fueron sometidas a certificación. El núcleo del entrenamiento del conductor supervisor es el control de la práctica en las vías públicas. El entrenamiento del conductor puede considerarse una respuesta a las demandas legales y administrativas de la sociedad. Vendedores de automóviles y mecánicos siempre entrenaban a sus clientes así como familiares y amigos antes del entrenamiento obligatorio del conductor.

Ambos tipos de entrenamiento del conductor: escuelas de conducción y permiso de entrenamiento están vigentes actualmente en Finlandia. Mientras las escuelas de entrenamiento de la conducción están apoyadas por el Gobierno y son supervisadas estrechamente, el permiso de entrenamiento es una actividad espontánea de familias con escasos recursos y desarrollo social.

El efecto del permiso de entrenamiento sobre la seguridad es un tema que siempre se cuestiona. El entrenamiento que se lleva a cabo en las escuelas de conducción también recibe el nombre de entrenamiento profesional y el permiso de entrenamiento se denomina instrucción no profesional, lega o entrenamiento privado, incluso en lugares donde las escuelas de conducción son empresas privadas.

Efectividad de cada tipo de entrenamiento en la investigación

Algunos autores han planteado que la elección de una de ambas formas de entrenamiento tiene como resultado diferentes poblaciones de aprendices en la escuela de conducción profesional y en el entrenamiento privado. Spolander et al., (1984) encuentran diferencias de edad y género entre los aprendices privados y los de las escuelas (de conducción). Algunos autores aluden a diferencias en función de características personales asociadas con su implicación en accidentes (Wilde, 1994); según su nivel educativo (Hatakka et al., 1996; Hatakka, 1998). Groeger y Brady (1999) encontraron que la práctica con instructores no profesionales era un determinante más importante de la adquisición exitosa de habilidades de conducción que el entrenamiento profesional. En este sentido, se apunta que por un lado los recursos de los padres están implícitos en el sistema de licencia graduada y que la práctica prolongada del aprendiz de conductor normalmente con un familiar tuvo como resultado una menor implicación en accidentes. Evidentemente, algunos padres conocen las características de sus hijos como aprendices mejor que los instructores y además los padres dedican más tiempo al entrenamiento de sus hijos que el tiempo que quizá dedique el instructor. Incluso Gregersen et al. (2000) calcularon que la implicación en accidentes de tráfico era aproximadamente 35 veces

mayor durante los dos primeros años tras la obtención de la licencia que tras los dos años de práctica, sin considerar la influencia del supervisor privado y de la interacción entre éste y el aprendiz de conductor.

Características de cada tipo de entrenamiento según estos estudios:

- a) El entrenamiento profesional es caro, causa nerviosismo, está abierto al desarrollo educativo, es esencial en el contexto educativo. Los instructores son capaces de estructurar las lecciones de forma sistemática y se encuentran en mejor posición para reconocer el proceso de aprendizaje e identificar las faltas y saber como integrar los aspectos teóricos y lo prácticos. Parece que los que reciben entrenamiento profesional aprenden más lentamente. Unas pocas semanas de entrenamiento profesional añaden un ligero incremento al conocimiento recibido en el ambiente familiar de los países motorizados.
- b) La experiencia incrementada asociada con la instrucción privada o lega constituye un factor que mejora la seguridad a lo largo de la educación formal.

Conclusiones de un estudio que compara ambos tipos de entrenamiento

Los jóvenes que asisten al entrenamiento privado se centran en la conducción y en tomar precauciones; los que asisten a la escuela utilizaron conceptos para analizar problemas pero no los solucionaban necesariamente ya que su entrenamiento era demasiado corto como para completar la asimilación. El eje objetivo de fuerzas de la naturaleza se introdujo en los que recibieron un entrenamiento privado o informal; de este modo, el tráfico se sitúa al menos conceptualmente bajo el total control intelectual humano. Sin embargo, los asistentes a escuelas de conducción concebían incidentes imprevisibles que incluyen ausencia o carencia de recursos en algún evento identificable. Tendían a manejar incidentes críticos mediante sentido común, pero también utilizaban este concepto cuando necesitaban justificar o excusar un error. La construcción de un proceso de pensamiento, denominado máximas que sirven como reglas para justificar algún aspecto de la conducción o para dirigir la ejecución, también era diferente. Curiosamente, los conductores de escuela no utilizaban máximas (representaciones internas) ya que consideran que la base de la legislación en seguridad vial es siempre peligrosa, es decir, su pensamiento era más convergente. Los jóvenes del entrenamiento privado deliberaban o pensaban sobre varios aspectos de la conducción lo que tendía a experimentar y asumir riesgos. Es decir, pensamiento divergente en la asunción de riesgos.

Efectos de la reforma

El estudio de Katila et al (1999) sobre los efectos a largo plazo de la reforma, encontró una disminución del 25% de los accidentes entre los jóvenes varones de 18 a 20 años; un 50% entre los varones de más edad y un 16% entre las mujeres de 18 a 20 años; mientras que en las mujeres de más edad no se produjo disminución. Se informó que una explicación de la diferencia entre las tendencias de mujeres y varones era la mayor confianza de estos últimos en sus habilidades para conducir en carreteras resbaladizas. También se encontró que tras la reforma, los varones no confiaban tanto en sus habilidades para manejar el vehículo y en su habilidad para actuar en una situación peligrosa.

Consideración subyacente: una definición positiva de seguridad vial

Si definimos la seguridad en el tráfico como ausencia de daño, accidentes o la probabilidad de que sucedan, estamos hablando de una definición negativa. Ya que la definición se basa en entidades existentes, estamos hablando de una definición positiva (Lehtimäki, Reima: *The conceptions of traffic safety among young male drivers* 2001. Helsinki. Finland).

La legislación sobre seguridad vial finlandesa considera la seguridad vial como un concepto abstracto, un concepto por tanto auxiliar de proteger la vida de los otros, la salud y la propiedad del daño o peligro (Tolvanen, 1999). También los valores ambientales constituyen un objetivo de protección del tráfico. Ya que la seguridad vial no constituye una entidad real en sí misma, debe llevarse a cabo a través de las entidades reales orientadas a la vida, a la salud, a la propiedad y al ambiente. Aunque existe una comprensión de los objetivos de la seguridad vial, la legislación no expresa las características esenciales de misma.

Lehtimäki (1995) sugiere una definición de seguridad vial independiente del daño y de las consecuencias y que se base en algunas entidades y relaciones relevantes. Esta definición sería positiva porque indicaría lo que es la seguridad. No está claro que esta definición exista. Si existe depende del carácter (ethos) de la gente de la filosofía y constituye una convención. La investigación puede ayudar a explicarla.

La cuestión radica en qué tipo de pensamiento sobre seguridad vial tiene el conductor. Por ejemplo, siguiendo una definición negativa, el conductor se ajusta a la conducción con pensamientos sobre posibles resultados perjudiciales; mientras que siguiendo un pensamiento positivo, percibe las el desempeño en la situación concreta. Esta última forma de pensar parece más sencilla.

4.1.6.2 Dos opciones para obtener la licencia de conducción en Finlandia

- a) Escuelas de conducción (driving schools), opción que suele ser la más utilizada.
- b) Licencia obtenida de forma individual (*individual permit*). Un ciudadano que ya tenga la licencia y que tenga cierta experiencia puede obtener licencia para entrenar a un miembro de su familia. Sin embargo, esta forma de entrenamiento se cuestiona se pone en tela de juicio ya que normalmente es un miembro de la propia familia quien se encarga de la enseñanza.

La educación y el entrenamiento de conductores militares y profesionales es relativamente escasa.

4.1.6.3 Tres fases para la obtención del carné

En las escuelas de conducción en las que rigen las normas legales del entrenamiento del conductor, tras la reforma de la educación del conductor de automóviles de 1990, el entrenamiento mínimo del conductor se divide en tres fases:

Primera fase: La driving licence o Licencia provisional

20 lecciones teóricas de 45 minutos y 32 lecciones prácticas de 25 minutos. Normalmente se incluyen demostraciones de conducción nocturna. Da lugar a la obtención de una licencia provisional de conducción para obtener experiencia en el tráfico real. El mínimo total son 27,5 horas. En esta primera fase, se pretende que el aprendiz adquiera autonomía y de este modo obtenga la licencia de forma provisional. Tras un examen se obtiene el permiso oficial para utilizar un vehículo de una cierta categoría en el tráfico. A partir de este examen (*Driving Exam*) se obtiene la **Driving Licence**. Es una licencia provisional.

El *Driving Exam* es obligatorio en Finlandia, se realiza tras el entrenamiento del conductor y consiste en una evaluación oficial del conocimiento y habilidades del conductor utilizando un vehículo en las vías. Consiste en unos tests de teoría y práctica en la conducción.

Fase intermedia

No hay lecciones teóricas pero sí una experiencia práctica entre 6 meses y dos años. Proporciona una licencia de conducción únicamente válida para dos años. En esta fase el aprendiz recibe una instrucción continuada por parte de los instructores (profesores) por ejemplo sobre: superficies resbaladizas y habilidades de conducción. En casos concretos, algún candidato o solicitante que haya demostrado su

competencia puede ser aceptada como instructor al que se le permite el entrenamiento. En esta fase, los nuevos conductores practican y asimilan los conceptos aprendidos. Las escuelas de conducción no tienen nada que ver con esta fase en la que sólo existe conducción diaria del conductor provisional. Las escuelas de conducción sólo están implicadas en las fases donde existe enseñanza formal de la conducción, es decir, la primera y la tercera fase.

Tercera fase

Fase de instrucción continuada: 4 lecciones teóricas de 45 minutos y 8 lecciones prácticas de 25 minutos. Da lugar a una licencia de conducción válida hasta los 70 años. Una segunda parte del examen, relacionado con las habilidades para manejar un vehículo examen, denominado Driving Test. Una vez se han superado ambos exámenes, el candidato obtiene la Licencing (proceso administrativo que posibilita utilizar un vehículo).

Sin embargo, en Helsinki debido a la densidad del tráfico, los aprendices de la conducción reciben 2 o 3 lecciones extra.

En definitiva, el mínimo total de sesiones con el profesor son: 24 lecciones teóricas de 45 minutos de duración y 40 lecciones prácticas de 25 minutos de duración. Si contamos 24 de 45 minutos + 40 de 25 minutos, obtenemos un total de 34 horas reales y 40 minutos (un dato curioso: para obtener la licencia de piloto privado se necesitan 165 horas de instrucción).

The Road Safety Research Unit en la Universidad de Salford ha contribuido no solo a la definición de accidente sino también a un criterio evaluativo en la educación del conductor. En este sentido, se alude a un criterio a largo, medio y corto plazo (Raymond, Jolly y Risk, 1973) o al criterio último, intermedio y práctico (Shaoul, 1975) también compensados (indemnizados) por la ausencia del criterio accidente.

En resumen, la formación para la obtención del carné está dividida en dos fases. La primera fase, denominada licencia de conducción (*driving licence*) es una licencia temporal. Al final de la primera fase se realiza un examen y se expide un permiso de conducción de dos años. Después de un mínimo de seis meses de conducción el principiante puede empezar la segunda fase, que implica un determinado número de horas para la evaluación de su técnica de conducción, para que aprenda a prever situaciones y la conducción en un terreno de prácticas con firme deslizante. Una vez completada la segunda fase se expide un permiso de conducción permanente, que es válido hasta que el titular cumple 70 años de edad. La segunda fase o licencia real de conducción también denominado permiso licencia de conducción (*driving*

licence permit) no puede obtenerse antes de 18 meses después de estar en posición de la primera licencia o licencia de conducción.

Para obtener un permiso de motocicleta los principiantes pueden también practicar individualmente con un permiso especial para un máximo de tres meses. Deben haber hecho un mínimo de horas en una autoescuela y haber aprobado un examen de teoría antes de poder pasar a la práctica individual.

Para las categorías CE, D y DE, las clases de conducción se asocian con la formación profesional. Las clases para el permiso C incluyen la instrucción correspondiente al nivel mínimo estipulado en la Directiva 76/914/CEE del Consejo relativa al nivel mínimo de formación de determinados conductores de vehículos de transporte por carretera.

La licencia de conducción (desde 1998) en formato tarjeta de crédito, cumple con el modelo aprobado por la EU y es válida en todos los estados miembros de la UE.

Los vehículos a motor que no son ciclomotores de baja potencia o vehículos propulsados manualmente únicamente son dirigidos por titulares de licencias (*licences*) con el tipo correspondiente de licencia para cada tipo de vehículo.

Los carnés de conducir de los países de la EU y de los países nórdicos son válidos en Finlandia sin necesidad de llevar a cabo otra acción.

Para obtener el permiso de conducción o una nueva categoría dentro del mismo, en la mayoría de los casos se han de seguir cursos de conducción para superar el examen. Si el conductor ya es titular de un permiso de conducción, se le canjea por un nuevo permiso ajustado al modelo en vigor que sea válido para la nueva categoría.

Como la formación para la obtención del permiso de conducción está dividida en dos fases, el primer permiso de conducción tiene una validez de solamente dos años. El derecho a conducir comienza con la recepción del permiso de conducción. Los carnés de conducir generalmente son expedidos por la policía, pero el permiso de conducción de dos años es entregado por el examinador inmediatamente después del examen. Para acelerar la entrega, el período de validez de este permiso de conducción de dos años se escribe a mano en un lugar reservado a este fin en un modelo de permiso previamente preparado.

Desde finales de 1990 se hacen los carnés de conducir de plástico rígido. Los carnés de conducir de papel expedidos antes de esa fecha son, sin embargo, válidos hasta

el fin de su período de validez. El formulario de solicitud del permiso de conducción, que puede obtenerse en la autoescuela donde se están recibiendo las lecciones o en la policía, se utiliza como modelo para el propio carné. Las personas que han obtenido permisos de la policía reciben sus carnés de conducir después del examen.

Para obtener un permiso de conducción y para presentarse al examen los conductores tienen que recibir clases de conducción. Deben, además, presentarse al examen y solicitar el permiso de conducción a su debido tiempo porque los certificados expedidos como prueba de haber recibido lecciones de conducción y de haber pasado el examen son válidos durante un período limitado solamente. Se aplican normas especiales al canje de carnés de conducir extranjeros. Los carnés de conducir extranjeros pueden canjearse sin examen, solamente con arreglo a ciertas restricciones y dentro de un lapso de tiempo determinado.

Los carnés de conducir deben renovarse antes de que expiren para asegurar la continuación del derecho a conducir. Si el permiso no se renueva en el plazo de seis meses desde la fecha de caducidad, hay que volver a pasar el examen.

Los carnés de conducir expedidos en el extranjero, a excepción de aquellos expedidos en los países nórdicos, sólo son actualmente válidos durante un año a partir de la fecha de entrada en el país.

La autoridad responsable de los permisos de conducción es la policía del lugar de residencia de la persona. Esta autoridad expide y renueva carnés de conducir y proporciona duplicados en caso de pérdida o destrucción. Las solicitudes de permiso de conducción se presentan a la policía directamente o a través de la autoescuela donde se han recibido las clases.

Los exámenes de conducción los realiza el examinador responsable del área en la que reside el candidato.

4.1.6.4 Requisitos médico psicológicos

Los criterios médicos que rigen para los carnés de conducir son los siguientes:

Categorías A y B

Requisitos de visión: agudeza visual mínima de 0,3 en un ojo y de 0,6 en el otro ojo o, si el ojo débil está por debajo de 0,3, agudeza visual mínima de 0,8 en el otro ojo.

El campo visual de, al menos, un ojo debe ser normal y el campo visual de ambos ojos juntos debe corresponder como mínimo al campo visual normal de un ojo.

Los conductores no deben padecer ninguna enfermedad o lesión que afecte materialmente su capacidad para la conducción o, si padecen una enfermedad o lesión que afecte materialmente su capacidad para la conducción, aquella no debe afectar materialmente su capacidad de conducir un vehículo automático o especialmente adaptado.

Certificado médico:

La aptitud para conducir es evaluada por un médico. Los carnés de conducir se expiden y se renuevan previa presentación de un certificado médico. Además, los conductores están obligados a presentar un certificado médico a las edades de 45, 50, 55, 60 y 65 años. Cuando el permiso de conducción se renueva a los 70 años de edad, se requiere siempre un nuevo certificado médico. Los carnés de conducir pueden renovarse por un máximo de cinco años consecutivos.

4.1.7 Francia

La formación vial en Francia depende del Ministerio del Interior.

La edad mínima para obtener el permiso de conducir son los 18 años (si se va directamente a las autoescuelas profesionales). Sin embargo, la "conducción acompañada" está permitida a partir de los 16 años (en este caso una persona adulta se responsabiliza del joven conductor).

No existe una duración o tiempo mínimo de conducción, de hecho existe una formación acelerada de 2 semanas.

Pese a que para obtener la licencia de conducción de ciclomotores la formación vial se inicia en la escuela, no es obligatorio.

La obtención del permiso se procede tras un examen del código de circulación y posteriormente un examen de conducción. Los exámenes de conducción los realiza el examinador responsable del área en la que reside el candidato. Una vez obtenido el permiso existe un período de prueba para los más jóvenes con una duración de dos años. En estos casos debe colocarse en el automóvil la letra A, y respetar una velocidad menos elevada, 110 Km. /h en autopista.

Contenidos teóricos:

- Código de la circulación.
- Conocer las infracciones. Nociones sobre la alcoholemia, las normas que concierne la salud visual (aptitudes físicas), la influencia de los medicamentos. La conducta a seguir en caso de accidente los primeros auxilios.

- Aspectos técnicos y de seguridad vial en la conducción de vehículos de motor, por ejemplo, los relativos a la distancia de frenado, las condiciones de las carreteras, la capacidad de reacción, la distancia de seguridad, la visibilidad, etc.
- La parte teórica del examen es un test de elección múltiple que incluye preguntas sobre la señalización de las carreteras, las normas de prioridad y algunos aspectos técnicos de los vehículos de motor.

Contenidos prácticos:

- Conocer los principios básicos de funcionamiento del vehículo a motor.
- Conocer como posicionarse de forma correcta dentro del vehículo y el procedimiento de arranque.
- Sabe conducir, adelantar, cambiar de marcha, poner la marcha atrás, girar y estacionar correctamente.
- Conocimiento y respeto de las señales y normas de circulación.

Pese a que los permisos de conducir carecen de caducidad, existe para su gestión un "sistema de puntos".

La autoridad responsable de los permisos de conducción es la policía del lugar de residencia de la persona. Esta autoridad expide y renueva carnés de conducir y proporciona duplicados en caso de pérdida o destrucción. Las solicitudes de permiso de conducción se presentan a la policía directamente o a través de la autoescuela donde se han recibido las clases.

Toda persona que desee obtener el permiso de conducción en Francia deberá solicitarlo al comisario de la República de su departamento de residencia. El solicitante del permiso de conducción deberá presentar:

- Un formulario de inscripción especial (que se puede obtener en la prefectura), con sus apellidos, nombre, nacionalidad, dirección y lugar y fecha de nacimiento.
- Un extracto del expediente del registro.
- Dos fotografías de pasaporte.
- Un timbre fiscal de 250 FF como prueba de que ha pagado las tasas correspondientes.
- Si ya es titular de otra categoría de permiso, fotocopia del mismo.

Además, el candidato indicará la categoría de permiso que desea obtener.

Con objeto de obtener el permiso de conducción, deberá inscribirse directamente en la oficina de las autoridades competentes de su departamento; presentará un documento que acredite su identidad y un timbre fiscal cuyo importe se fija a nivel nacional.

Toda persona que desee obtener el permiso de conducción deberá solicitarlo al comisario de la República de su departamento de residencia o al comisario de la República del departamento donde vayan a realizarse los exámenes, si éstos se celebraran en un departamento distinto del de su residencia.

Requisitos médico-psicológicos

El Ministro de Obras Públicas, Transportes y Turismo determinará las condiciones que deberán cumplirse para solicitar, establecer y expedir los permisos de conducción, así como para ampliar, prorrogar y restringir la validez de dichos permisos.

Establecerá la lista de las incapacidades físicas incompatibles con la obtención del permiso de conducción.

Posteriormente a la expedición del permiso, si las informaciones de que dispone el prefecto le permiten pensar que el estado físico del titular del permiso puede ser incompatible con el mantenimiento de dicho permiso de conducción, podrá pedir que éste último se someta a una revisión médica.

4.1.8 Grecia

Legislación griega pertinente: *Proedriko Diatagma* (Decreto Presidencial) nº 19/1995 por el que se adapta la legislación griega a la Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, referente al permiso de conducción (Boletín Oficial del Estado (FEK) nº 15 A).

La edad mínima para obtener el permiso de conducir en Grecia son los 18 años.

Para impartir la instrucción necesaria para la obtención, los instructores profesionales deben tener como mínimo una formación de bachillerato y deben pasar el curso de formación de instructores de autoescuela.

La formación del aspirante se recibe en las autoescuelas profesionales autorizadas por el Ministerio de Transportes, y debe ocupar un mínimo de 5 meses.

Los permisos se obtienen de forma indefinida hasta los 60 años, edad a partir de la cual debe pasarse un examen médico para renovar el permiso.

Para obtener el permiso se pasa un examen teórico (código de circulación, señalización y mecánica del automóvil general) y, superado éste, un examen práctico (en carretera).

Cada aspirante debe pasar un examen médico, con especial atención a la vista y las enfermedades graves.

En caso de infracción grave, se debe renovar el permiso.

Actualmente no es oficial la formación vial recibida en la escuela pero está previsto que así sea.

4.1.9 Irlanda

En Irlanda el organismo responsable de los permisos de conducción es el *Department of the Environment, Driver Control Section*.

Los conductores principiantes deben ir acompañados en todo momento de un conductor cualificado, excepto cuando se trate de un conductor de categoría B durante el plazo de validez de su segundo permiso provisional (dos años) o de permisos provisionales de categorías A1, A y W. Los principiantes deberán llevar en todo momento una "L" visible en la parte frontal y posterior de su vehículo.

Quienes deseen obtener un permiso de conducción en Irlanda y no hayan sido anteriormente titulares de dicho permiso en este país o no sean titulares de permisos que puedan ser canjeados, deberán, en primer lugar, aprobar un examen sobre el código de la circulación; en segundo lugar, obtener un permiso provisional (permiso de aprendizaje) y, en tercer lugar, aprobar un examen práctico de conducción, antes de poder solicitar el permiso de conducción.

Por lo general, los titulares de permisos provisionales pueden conducir en todo tipo de carreteras, salvo las autopistas, siempre que vayan acompañados de un conductor cualificado. Con el permiso provisional se pretende que los interesados aprendan a conducir, acumulen la experiencia necesaria para aprobar el examen práctico y puedan obtener así el permiso de conducción.

Existen en Irlanda un total de 29 servicios de expedición de permisos de conducir. Cada uno de ellos es responsable de todos los permisos expedidos en su respectiva zona administrativa.

Se pueden obtener permisos por un año (únicamente cuando existe una limitación de tipo médico), tres años o diez años. El permiso sigue el modelo europeo y es bilingüe (irlandés e inglés).

Para poder solicitar un permiso provisional para conducir camiones y/o autobuses se ha de estar en posesión de un permiso B definitivo.

Todas las personas que superan el examen de conducir reciben un certificado de aptitud para la conducción que tiene una validez de dos años a partir de la fecha de expedición. Si durante este plazo de validez no se ha solicitado un permiso definitivo, hay que volver a examinarse. Las solicitudes de permisos de conducir se envían al servicio local de expedición de permisos.

4.1.9.1 Permuta de permisos extranjeros

Todos los permisos de conducir de la actual Unión Europea pueden permutarse por un permiso irlandés equivalente, una vez que su propietario adquiere la condición de residente permanente. También pueden hacer tal permuta los titulares de permisos de los siguientes países: Australia, Suiza, Noruega, Isla de Man, Jersey, Sudáfrica, Gibraltar y Japón.

4.1.9.2 Documentos necesarios:

D311: Formulario para solicitar un permiso de conducir provisional.

D305: Formulario para solicitar un permiso de conducir definitivo.

D800: Formulario para solicitar un duplicado del permiso de conducir provisional o definitivo.

D501: Formulario de certificado médico.

D509: Formulario de certificado de buena visión.

D900: Formulario para solicitar la permuta de un permiso de conducción de otro país de la Unión Europea o de otros países con reconocimiento mutuo de permisos.

Se pueden obtener todos los formularios en cualquier comisaría de policía (Garda) o en los organismos locales de expedición de permisos. Para sustituir un permiso perdido, robado o destruido, hay que informar a la policía (Garda) y enviar un formulario D800 cumplimentado al organismo expedidor.

A la muerte del propietario del permiso, debe devolverse éste al organismo expedidor aclarando el motivo de la devolución.

4.1.9.3 Requisitos médico psicológicos

Los aspirantes al permiso de conducción deben realizar un examen médico si:

- Tienen 70 años o más en el momento de la solicitud, o bien,
- Desde la última vez que solicitaron el permiso su estado de salud ha sufrido algún deterioro que afecte materialmente a su capacidad para conducir, o bien,
- Padecen de una o más de las siguientes enfermedades o discapacidades:
 - Enfermedades o discapacidades para las que se exige un certificado médico.
 - Alcoholismo.
 - Toda discapacidad física que pueda afectar a la capacidad de conducir de forma segura.
 - Enfermedades cardiovasculares.
 - Diplopía, visión binocular defectuosa o pérdida de campo visual.
 - Diabetes.
 - Epilepsia.
 - Encefalitis, esclerosis múltiple, miastenia grave o enfermedades hereditarias del sistema nervioso asociadas con atrofia muscular progresiva y con trastornos miotónicos congénitos.
 - Trauma del sistema nervioso central o periférico.
 - Enfermedades cerebrovasculares.
 - Lesión de la médula espinal y consiguiente paraplejía.
 - Perturbación mental debida a enfermedad o trauma del sistema nervioso central o a una operación sobre el mismo.
 - Retraso mental agudo.
 - Psicosis.
 - Psiconeurosis o trastornos de la personalidad.
 - Enfermedades graves de la sangre.
 - Toda enfermedad del sistema genitourinario que pueda afectar a la capacidad de conducir de forma segura, o bien,
 - Toman regularmente medicamentos o drogas que puedan provocar que la conducción de un vehículo constituya un peligro público, o bien,
 - Soliciten un primer permiso provisional (de principiante) de las categorías C1, C, D1, D, EC1, EC, ED1 o ED, a menos que hayan presentado con anterioridad un certificado médico para una solicitud relativa a una categoría inferior que aún sea válido, es decir que el solicitante haya presentado anteriormente un certificado

médico que indique que no necesita otra revisión médica durante un número determinado de años (uno, tres o diez años) y que la presente solicitud se realice dentro de ese espacio de tiempo. Se exige a los solicitantes de un primer permiso provisional, presentar junto con su solicitud un certificado de buena visión.

4.1.10 Italia

En la actualidad, los órganos competentes para la expedición del mismo son las prefecturas (organismos periféricos del Ministerio del Interior), ya que el permiso de conducir se considera un "documento de policía", es decir, válido también como documento identificativo. No obstante, a partir del próximo mes de abril la expedición del mismo será efectuada directamente por el Ministerio de Transporte y de la Navegación, a través de la *"Direzione Generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione"*, la cual ya se encarga actualmente de los exámenes de aptitud.

Los candidatos a los exámenes dirigidos a la obtención del permiso de conducir deberán demostrar que conocen las normas teóricas y prácticas establecidas en el código de la circulación en materia de circulación viaria.

Los programas de examen se establecerán a partir de las disposiciones correspondientes establecidas en las directivas comunitarias. El permiso de conducir es un documento que habilita, una vez superadas unas pruebas teóricas y prácticas específicas, para la conducción de vehículos.

Para obtener el permiso, además de superar las pruebas que certifican la aptitud técnica, el solicitante ha de residir en Italia y reunir los requisitos psicofísicos establecidos en la reglamentación vigente.

El permiso de conducir no tiene validez ilimitada, sino que es preciso renovarlo periódicamente en los plazos fijados por el código de la circulación para cada categoría.

En caso de que un ciudadano comunitario sea titular de un permiso de conducción que no se ajuste al modelo definido en la Directiva 91/439/CEE, está obligado a canjearlo, si lleva residiendo en Italia más de un año. (La Comisión desea recordar que, por regla general, el principio de reconocimiento debe abarcar a todos los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros).

Por el contrario, en el caso de que el permiso de conducción se ajuste al modelo de la Directiva citada, el ciudadano comunitario está obligado a "registrarlo", en el plazo

de 30 días desde el cambio de residencia, lo que se conoce con el nombre de "acto de reconocimiento", en la sede del *"Ufficio provinciale della Motorizzazione civile"*, con el fin de que se conozca la fecha de expiración del permiso para cumplir con la obligación del reconocimiento médico.

Requisitos médico psicológicos

Para la obtención y renovación de la validez del permiso de conducir será necesario reunir los requisitos psicofísicos necesarios. Éstos se establecerán en un historial médico expedido por el médico de cabecera y en un certificado legal médico que podrá ser expedido por uno de los siguientes médicos: el médico de la unidad sanitaria local; el médico responsable de los servicios primarios del centro sanitario; un médico que forme parte del personal de los servicios médicos del Ministerio de Sanidad; un inspector médico de los ferrocarriles italianos *"Ferrovie dello Stato"*; un médico de la policía del Estado, por un médico del cuerpo nacional de bomberos, o un inspector médico del Ministerio de Trabajo.

La comprobación de que se cumplen los requisitos físicos y psíquicos correrá a cargo de comisiones médicas locales específicas; éstas se constituirán en cada provincia en las unidades sanitarias locales de la capital de la provincia respecto de los siguientes conductores: los mutilados y los minusválidos; los mayores de 65 años que estén habilitados para conducir camiones cuya masa total con plena carga sea superior a 3,5 t; aquéllos respecto de los cuales se formule una petición ante el prefecto o en el *"Ufficio Provinciale della Direzione Generale"* M.C.T.C., o de aquellos conductores respecto de los cuales las pruebas clínicas, instrumentales y de laboratorio planteen dudas sobre la idoneidad y la seguridad de la conducción.

Las pruebas tenderán especialmente a comprobar si se reúnen los requisitos psíquicos, visuales y auditivos necesarios para la conducción de automóviles. Además, otras normas específicas establecerán en qué casos el permiso de conducir puede ser expedido a sujetos que sufran patologías cardiovasculares, a diabéticos, epilépticos, o a personas que consuman sustancias psicoactivas.

4.1.11. Luxemburgo

Los titulares de un permiso de conducción de la categoría A 1 o B deberán realizar un período de prueba que finalizará en el momento en que hayan transcurrido dos años desde la expedición de un permiso de conducción de una de esas categorías.

Los conductores de vehículos incluidos en la categoría B del permiso de conducción deberán colocar verticalmente y de forma visible en la parte posterior izquierda del vehículo conducido un distintivo especial de 20x13cm que llevará, en color blanco sobre fondo azul, la letra latina "L". Este distintivo "L" deberá ser retirado cuando el vehículo sea conducido por una persona a la que se le haya expedido el permiso de conducción de las categorías A 1 o B más de un año antes, a no ser que el conductor se halle en período de prórroga o renovación del período de prueba.

Si se constata que el interesado no ofrece las garantías necesarias para la seguridad en la carretera, el Ministro de Transportes podrá prorrogar o renovar el período de prueba por un período máximo de dos años. Únicamente los hechos cometidos durante el período de prueba podrán dar lugar a la prolongación o a la renovación de dicho período. En caso de prolongación o de renovación del período de prueba, las disposiciones previstas para el primer año del mismo volverán a ser aplicables para la totalidad del período de prueba prolongado o renovado.

Además, la prohibición judicial de conducir o la retirada administrativa del permiso de conducción prolongarán el período de prueba durante el período de tiempo de la prohibición judicial o de la retirada administrativa.

La prolongación y la renovación del período de prueba darán lugar a la inscripción de una nota en el permiso de conducción. La inscripción de dicha nota corresponderá al ministerio fiscal en el caso de una prohibición de conducir judicial y al Ministro de Transportes en los demás casos.

En caso de canje de un permiso de conducción militar o de un permiso de conducción extranjero, el tiempo que se haya tenido dicho permiso de conducción se sumará al período de prueba de dos años.

El permiso de origen de los ciudadanos comunitarios titulares de un permiso de conducción expedido por un Estado miembro de la Unión que trasladan su residencia habitual a Luxemburgo, goza de pleno reconocimiento y, a partir del momento de establecimiento de la residencia habitual en Luxemburgo, está sujeto a las mismas condiciones de validez que los permisos luxemburgueses (período de validez, retirada administrativa, condiciones de renovación).

En interés de estas personas, conviene que la Administración luxemburguesa (en este caso el servicio de permisos de conducción del Ministerio de Transportes) esté al tanto de la existencia de los permisos mencionados.

Así pues, se invita a los nuevos residentes a que, en cuanto lleguen a Luxemburgo, envíen una copia compulsada de su permiso respectivamente a la Administración Municipal y la Oficina de NAMSA o de las Instituciones Comunitarias, que la remitirán a su vez al Ministerio de Transportes para que proceda al registro de los datos. Una vez efectuado el registro, el Ministerio de Transportes informará por escrito a los interesados.

Esta práctica puede ser ventajosa a los efectos que se exponen a continuación:

- a) los titulares de un permiso luxemburgués son informados con cierta antelación de su expiración. Como las normas en materia de vigencia afectan también a los permisos extranjeros de los ciudadanos comunitarios residentes en Luxemburgo, puede ser útil que estos últimos hagan registrar los datos de su permiso a fin de poder beneficiarse de este servicio y no encontrarse de pronto con un permiso caducado.
- b) en caso de pérdida o robo del permiso extranjero, es la Administración luxemburguesa quien se encarga de efectuar una copia. Ahora bien, sólo podrá hacerlo si conoce la existencia y los datos del permiso de conducir extranjero. Si éstos no han sido registrados, tendrá que esperar que la administración extranjera certifique la existencia y las condiciones de validez del permiso perdido o robado, lo que puede hacer perder tiempo al interesado que, por regla general, desea obtener lo antes posible un nuevo documento que certifique su derecho a conducir.

Tras haber establecido su residencia habitual en Luxemburgo, los ciudadanos comunitarios titulares de un permiso expedido en un país tercero antes de residir en Luxemburgo disponen de un año para canjear su permiso de conducción extranjero por un permiso luxemburgués.

Para obtener el nuevo documento habrá que remitir al Servicio de permisos de conducción un impreso de solicitud (con una póliza de 500 francos) acompañado de los siguientes documentos:

- Un certificado médico expedido por un médico colegiado.
- Un certificado de antecedentes penales reciente.
- Una fotografía reciente.
- Un certificado de residencia expedido por el ayuntamiento del interesado.

La concesión de un permiso de conducción luxemburgués lleva aparejada además la obligación de entregar el permiso de conducción extranjero, que el Ministerio de Transportes devolverá a las autoridades que lo han expedido.

El reconocimiento de las categorías de permiso de conducción para camiones y autobuses (con o sin remolque) está supeditado, además, a la realización de un examen de control.

Para obtener un permiso de conducción, el interesado deberá presentar al Ministerio de Transportes una solicitud en la que se indicarán su nombre y apellidos, el lugar y la fecha de nacimiento y su lugar de residencia habitual.

El candidato podrá entregar su solicitud a partir de los 6 meses anteriores a la fecha en que cumpla la edad mínima exigida para conducir los vehículos correspondientes a la categoría del permiso de conducción solicitada.

Deberán adjuntarse a la solicitud los siguientes documentos:

- Una fotografía reciente de 45/35 mm.
- Un certificado médico reciente redactado con arreglo a la fórmula establecida por un médico habilitado a tal efecto.
- Un extracto reciente del registro de antecedentes penales, si se trata de una persona que no tenga la nacionalidad luxemburguesa.
- Un timbre "*Droits de Chancellerie*" (Derechos del Ministerio de Justicia), que será fijado por un empleado del registro.
- El permiso de conducción extranjero y una fotocopia legible del mismo.
- Un certificado de residencia.
- Un certificado de una póliza de seguro especial, si el aprendizaje se realiza con el vehículo del candidato.

Para la conducción de un vehículo provisto de una máquina de vapor, deberá adjuntarse a la solicitud un documento en el que se certifique que el interesado tiene conocimientos especializados de la utilización de los aparatos de seguridad de que están provistos los generadores de vapor.

Si se trata de un menor, la solicitud de obtención de un permiso de conducción deberá llevar la firma de la persona que tenga la tutela.

El permiso de conducción llevará un número de orden, la firma de Ministro de Transportes o de su delegado y la firma del titular. Deberá contener los siguientes

datos: nombre y apellidos, lugar y fecha de nacimiento, fecha de la primera expedición, fecha de caducidad y categorías para las cuales es válido. Además, el permiso de conducción deberá llevar la fotografía del titular y podrá contener anotaciones especiales.

Los permisos de conducción de la categoría A, B o F serán válidos hasta que el titular cumpla 50 años. Si el interesado tiene entre 40 y 70 años, ese mismo permiso de conducción sólo podrá expedirse o renovarse por un periodo de tiempo máximo de 10 años.

Requisitos médico psicológicos

Si el titular de un permiso de conducción no cumple las condiciones mínimas antes citadas relativas a la capacidad visual, la audición, trastornos endocrinos, enfermedades del sistema nervioso, trastornos mentales, alcoholismo y consumo de drogas y de medicamentos, enfermedades de la sangre, enfermedades del aparato genito-urinario, así como al estado de salud general y a minusvalías físicas que se contemplan en el presente artículo, el permiso de conducir podrá ser retirado o suspendido, podrán restringirse su validez y su utilización y podrá denegarse su restitución. Si la validez o la utilización del permiso de conducción fueran restringidos en estas circunstancias, el permiso llevará una nota especial en la que se determinará en qué condiciones el titular está habilitado para conducir.

Previo dictamen justificado de la Comisión médica, los permisos de conducción expedidos antes del 1 de enero de 1983 podrán renovarse en las condiciones médicas mínimas que fueran aplicables el 31 de diciembre de 1982.

Para la obtención o la renovación de un permiso de conducción, el interesado deberá someterse a un reconocimiento médico a fin de establecer que no padece enfermedades o trastornos que puedan obstaculizar su aptitud o capacidad para conducir y que no presenta señales de alcoholismo o de otras intoxicaciones. Previo dictamen de la Comisión médica, si existen dudas sobre su aptitud o capacidad para conducir, el Ministro de Transportes podrá asimismo obligar al titular de un permiso de conducción a que se someta a un reconocimiento médico.

El reconocimiento médico se centrará en particular en la capacidad visual, la audición, las dolencias cardiovasculares, los trastornos endocrinos, las enfermedades del sistema nervioso, los trastornos mentales, el alcoholismo y el consumo de drogas y de medicamentos, las enfermedades de la sangre y del

aparato genito-urinario, así como en el estado de salud general y en las incapacidades físicas.

4.1.12 Holanda

Las personas que imparten clases de conducción deben estar en posesión, además del permiso de conducir correspondiente a la categoría de vehículo en cuestión, de un diploma de instructor para dicha categoría. Este diploma puede obtenerse aprobando un examen establecido por la Administración en el instituto INNOVAM.

El vehículo con el que se den las clases tiene que ir provisto de un doble juego de pedales, espejos adicionales y el distintivo L. Las motocicletas sólo deben de ir provistas del distintivo L. Los instructores sólo pueden dar clases en la vía pública a personas con una edad de 18 años o superior.

Los conductores en período de aprendizaje no pueden conducir en ningún caso un vehículo en la vía pública si van solos o sin estar supervisados por el titular de un permiso de conducir.

Incluso a aquellos candidatos que ya conducen un automóvil o una motocicleta se les aconseja que se preparen en una buena autoescuela.

Para poder presentarse al examen práctico, es imprescindible haber aprobado el teórico.

Requisitos médico-psicológicos

Antes de ser admitidos al examen para obtener el permiso de conducir, los aspirantes deben enviar un cuestionario cumplimentado relativo a su estado físico y psíquico a la Fundación CBR. En el caso de los exámenes para las categorías C, D y E debe enviarse un certificado médico.

Los servicios médicos de la Fundación CBR evalúan si el solicitante reúne condiciones médicas adecuadas para la conducción de un vehículo a motor y expide la correspondiente certificación médica.

En general, también las personas minusválidas pueden optar al permiso de conducir de automóviles o motocicletas. En su caso, casi siempre es posible adaptar técnicamente el vehículo en función de la minusvalía del conductor en colaboración con la Fundación CBR, empresas especializadas y profesores de conducción.

4.1.13 Portugal

Se dice que Portugal tiene las carreteras más peligrosas de toda Europa en proporción a su población y que tiene las peores tasas de accidentes. También se afirma que Portugal constituye el ejemplo más deplorable de inoperancia en hacer las vías más seguras y asegurar cientos de vidas inocentes.

El permiso de conducir es el título que autoriza la conducción de vehículos automóviles en Portugal.

La expedición de permisos de conducir es competencia de la *“Direcção-Geral de Viação”* –DGV– (Dirección General de Tráfico) en el territorio continental a través de las *“delegações distritais de Viação”* –D.D.V– (Delegaciones provinciales de tráfico) y de los gobiernos regionales de Azores y Madeira a través de las respectivas *“Direcções Regionais de Transportes”* (Direcciones Regionales de Transportes).

El modelo de permiso de conducir es único para todo el país y se atiene al modelo comunitario aprobado en la primera Directiva 80/1263/CEE del Consejo de 04.12.80.

La enseñanza teórica, técnica y práctica de la conducción de vehículos automóviles se considera de interés público y sólo puede impartirse en las autoescuelas autorizadas.

Un Instructor profesional. Debe tener como mínimo el bachillerato y haber realizado un curso específico de formación de una duración mínima de seis meses. Igualmente se le exige un examen psicológico para definir el perfil y un examen médico cada 2 años.

No se permite, pues, en Portugal la enseñanza libre de la conducción de automóviles, por lo que el aprendizaje práctico sólo puede efectuarse en un vehículo de autoescuela identificado con una placa con la letra L en la parte anterior y posterior del mismo y bajo la directa orientación y responsabilidad del profesor autorizado. Además, el alumno debe ser titular de un permiso de aprendizaje.

Las solicitudes de permiso de aprendizaje, examen de conducir o de permiso de conducir se presentan en la D.D.V., cumplimentando los formularios pertinentes (C1, C2 y C3, respectivamente) que se proporcionan de forma gratuita.

En la autoescuela, los alumnos tienen que inscribirse obligatoriamente en las clases correspondientes al programa específico de la categoría, que debe ser, como mínimo, 10 para las motocicletas, 25 para los automóviles ligeros, 30 para los

pesados de mercancías y 40 para los de pasajeros (20 de estas clases han de ser en zona urbana y 20 en zonas no urbanas). Las clases teóricas obligatorias son, por lo menos, 10 para motocicletas, 20 para automóviles ligeros y para automóviles pesados de mercancías y 10 para automóviles pesados de pasajeros. La duración mínima que debe tener la formación es de 30 lecciones teóricas y 30 lecciones prácticas.

El examen de conducir es en función de la solicitud del candidato y su organización corresponde a las D.D.V. Por su parte, la autoescuela debe certificar que el candidato cumple los requisitos establecidos.

El solicitante debe estar provisto de un documento de identidad que demuestre su residencia en Portugal y además, para el permiso de aprendizaje y el permiso de conducir, de un certificado médico sanitario, acompañado de un informe psicológico si se trata de la categoría D. Para realizar el examen, el candidato debe ser titular de un permiso de aprendizaje:

Cada permiso de conducir, además de identificar a su titular significa las categorías de vehículos cuya conducción autoriza, la fecha de autorización para cada categoría, la entidad que expidió el permiso, el plazo de validez y las posibles restricciones del conductor.

El permiso de conducir se obtiene tras aprobar un examen teórico un examen práctico. El examen teórico tiene los siguientes contenidos:

- Conocimiento del Código de la Ruta (señalización y Reglas).
- Conocimiento do comportamiento humano adecuado a las situaciones requeridas en la conducción.

El examen práctico consiste en⁽¹⁰⁾:

- Evaluación de la destreza (maniobras):
 - 1) contorno del circuito y marcha atrás;
 - 2) inversión del sentido de la marcha;
 - 3) estacionamiento entre obstáculos;
- Conducción en carretera.

⁽¹⁰⁾ Está previsto, aunque todavía no ha entrado en vigor, una fase en la que el conductor deba realizar las mismas maniobras en un parque de circulación (recinto cerrado). Si el candidato aprueba el examen de maniobras en circuito cerrado pasaría a realizar el examen de conducción en carretera.

En cuanto a la edad mínima para obtener la licencia o permiso, depende de la categoría de éstos:

- Licencia de conducción (ciclo-motores) - 14 años.
- Carta de conducción (motociclos de cilindrada no superior a 125 CC) - 16 años.
- Permiso de conducir (vehículos ligeros y motocicletas que obedecen a una fórmula que tiene en cuenta el peso y la potencia, la motocicleta no puede exceder los 25kw - 18 años; a partir de 21 años, se puede obtener el permiso de conducir de cualquier motociclo).

Una vez obtenido el permiso este tiene carácter provisional, posteriormente es válido hasta los 65 años, edad en la que tendrá que ser renovado, siendo válido hasta los 70 años. A partir de los 70 tiene que ser renovado de 2 en 2 años.

Canje del permiso de conducir: el titular de un permiso de conducir expedido en cualquier otro Estado miembro de la Unión Europea, que fije su residencia en Portugal, puede sustituirlo por un permiso de conducir portugués sin necesidad de examen, y en las mismas condiciones en que se obtiene un duplicado, además del certificado médico sanitario. Este mismo régimen es aplicable a los titulares del permiso de conducir de cualquier país de la AELC, o de un país con el que Portugal mantenga un convenio bilateral de equivalencia de los permisos.

La numeración de los permisos de conducir comprende una o dos letras, identificadoras de la DDV que lo haya expedido, seguidas por el número respectivo. Por ejemplo: el permiso nº L-959.235 es de Lisboa y el SA-1.425 es de Santarém.

4.1.13.1 Escuelas de conducción y Exámenes de conducir

En Portugal, los conductores potenciales por ley deben realizar 30 horas teóricas y 30 horas de prácticas de conducción.

Pero, se dice que lo que sucede en la práctica es que las escuelas de conducción preparan a los estudiantes para el examen, para las cuestiones (preguntas difíciles). Es decir, se dice que la educación, en lo que significa este término no forma parte de la enseñanza de la conducción en las escuelas dedicadas a este objetivo.

En realidad, no se exige que los estudiantes asistan 30 horas para realizar cada uno de los exámenes ya que los estudiantes meramente firman un cuestionario en el que se dice que el alumno o candidato ha realizado dichas horas. La asistencia no se exige, de modo que no hay forma de saber si un aspirante ha asistido o no las 30 horas exigidas.

Lo que justifica la existencia de muchas horas de clase para estudiar el Código de Circulación es que el examen escrito es demasiado difícil, ya que exige una memoria casi fotográfica y la habilidad para comprender lo enrevesado de la preparación de las cuestiones difíciles.

El principal error de todo esto deriva del hecho de que existe únicamente una prueba para todas las categorías, de modo que el candidato para obtener la licencia de la clase B tiene que saberlo todo sobre las normas para motocicletas y camiones.

El resultado es que muchas personas suspenden. Pero no se pierde todo. Pueden presentarse al examen todas las veces que deseen, hasta que supuestamente lo memoricen.

La tasa de fallos en la prueba o el test actual de conducción es muy elevado, pero según algunos autores puede incluso facilitarse mediante dinero.

Según diversas fuentes, *“con todos estos factores es difícil producir buenos conductores. Hay demasiada engreimiento en la elaboración de la prueba escrita y demasiada corrupción en la administración de la prueba de conducción”*.

4.1.13.2 Licencias y permisos para conducir

Una licencia de conducción (*driving licence*) es un documento que capacita para conducir un vehículo de motor o una motocicleta.

Cualquier otro documento que capacita para conducir ciclomotores y otros tipos de vehículos no mencionados en el párrafo anterior se considera “permiso de conducir” (*“driving permit”*). Este tipo de permiso se concede a ciclomotores, motocicletas cuya cilindrada no es superior a 50 cm³ y vehículos agrícolas.

Cualquier otra licencia de conducción (*driving licence*) concedida a una persona a la que no le está legalmente permitido conducir cualquiera de los tipos de vehículos mencionados en los párrafos anteriores, tendrá carácter temporal y llegará a ser permanente en caso de que el que la posea no se le haya prohibido conducir durante los dos últimos años.

Si durante el período mencionado (2 años previos) se prohíbe conducir al titular de la licencia, se le impedirá la conducción temporal hasta que pase a una situación permanente.

4.1.13.3 Condiciones para obtener las licencias

- Tener la edad mínima requerida para el tipo o categoría de licencia.

- Capacidad física, mental y psicológica necesaria (debidamente acreditada). Cuando existan serias dudas sobre la capacidad física, mental o psicológica de los conductores o sobre un aspirante para conducir de modo seguro, la autoridad competente debe obligarle a realizar exámenes médicos, psicológicos y un nuevo examen de conducción o cualquiera de las pruebas de conducción.
- Vivir en Portugal.
- No tener prohibido conducir a causa de impedimento u otra razón de seguridad que prohíba disponer de una licencia.
- Pasar el test de conducción (*driving test*).

4.1.13.4 Requisitos médicos psicológicos

En Portugal hay tres niveles de exámenes médicos: los exámenes normales, realizados por los servicios médicos del Ministerio de Sanidad para conductores de automóviles pesados, los de recurso contra una decisión negativa a resultas de aquélla y las inspecciones del tribunal médico, también realizadas por los servicios médicos del Ministerio de Sanidad como última instancia de los recursos contra las decisiones negativas a los niveles anteriores. Los conductores de las categorías C, D y E están siempre sujetos a exámenes especiales y los de categorías D también a pruebas psicológicas.

4.1.14 Reino Unido

Lo primero que hay que hacer para obtener el permiso de conducción es aprobar un examen. Antes de poder examinarse para la obtención del permiso de conducción de cualquier vehículo (incluidas las motocicletas), se ha de estar en posesión del permiso de conducción provisional. Este último permiso conlleva una serie de condiciones o restricciones como, por ejemplo:

- Que el titular sólo podrá conducir la categoría de vehículo indicada en el permiso si está acompañado de una persona de más de 21 años poseedora (con una antigüedad mínima de tres años) de un permiso de conducción para esa categoría de vehículo; las personas que no reúnan dichos requisitos pueden ser sancionadas con una multa de hasta 400 £, suspensión discrecional del permiso de conducir o retirada de 2 puntos. Dichas sanciones también pueden ser aplicadas al conductor principiante.
- No se podrá conducir en autopista.

Cuando alguien aprueba un examen correspondiente a una categoría de vehículo determinada, el permiso de conducción que se le expida le facultará automáticamente para conducir provisionalmente (permiso de aprendizaje anteriormente señalado en el presente epígrafe) esa categoría de vehículo más un gran remolque. Por ejemplo, un permiso de conducción de un vehículo (B) facultará provisionalmente para el manejo del mismo más un remolque de más de 750 Kg. (B+E); un permiso de conducción de un minibús (D1) facultará provisionalmente para el manejo de un autobús o autocar (D), así como de un minibús más un remolque de más de 750 kg (D1+E).

Por lo que se refiere a los automóviles de turismo y demás vehículos de menor tamaño, la solicitud exige que la persona en cuestión declare que no tiene problemas de salud específicos que afecten o puedan afectar su capacidad de conducir de forma segura.

En cuanto a los vehículos de mayor tamaño, es decir, minibuses, autobuses, autocares y vehículos comerciales medianos y grandes, es preciso someterse a un reconocimiento médico por el que se deberá abonar un importe determinado.

Quienes deseen conducir motocicletas han de tomar parte en un programa básico de formación.

No existe una estructura de formación establecida para aquellas personas que deseen conducir automóviles de turismo: cualquier individuo que reúna los requisitos legales - mayor de 21 años y tres años o más de experiencia en la categoría de vehículo a la que opta el principiante - puede impartir la formación. No obstante, existen autoescuelas cuyos instructores han de poseer la autorización de la autoridad competente. Así pues, el individuo puede elegir entre aprender con un amigo o pariente, o acudir a una autoescuela.

4.1.14.1 Limitaciones aplicables a los principiantes

Los principiantes deben llevar placas con una "L" en la parte frontal y posterior del vehículo. Los principiantes autorizados a conducir un ciclomotor no pueden conducir máquinas con un motor de más de 50 cc y cuya velocidad máxima sea superior a 30 millas por hora (48 km/h).

Tampoco pueden conducir motocicletas de una plaza de más de 125 cc. Si la primera matriculación de la motocicleta se produjo a partir del 1 de enero de 1982, inclusive, su potencia máxima de motor no puede superar los 9 Kw, ni la relación potencia-peso puede ser superior a 100 Kw por tonelada.

Los principiantes no pueden transportar un pasajero en el asiento posterior de una máquina de una plaza, aunque el pasajero trasero tenga un permiso de conducir definitivo para motocicletas. Tampoco pueden arrastrar remolques.

El permiso provisional de ciclomotores suele ser válido hasta que su titular cumple 70 años. El permiso provisional de motocicletas expedido con el permiso definitivo de turismos, triciclos de motor o ciclomotores (categorías B, B1 y P) suele ser igualmente válido hasta que el titular cumple 70 años, aunque siguen aplicándose las exigencias del CBT y las demás limitaciones a los principiantes.

4.1.14.2 El contenido del permiso

El permiso de conducir definitivo contiene espacio para indicar la autorización de conducir camiones grandes, autobuses grandes y remolques (categorías C, D y E). Los permisos de conducir expedidos a partir del 1 de abril de 1991 incluyen esta autorización cuando procede. El requisito para solicitar el permiso provisional para conducir camiones y/o autobuses es estar en posesión de un permiso definitivo para turismos.

Desde el 1 de abril de 1991, las expresiones *"Large Goods vehicle: LGV"* (vehículo grande de mercancías) y *"Passenger Carrying Vehicle: PCV"* (vehículo de transporte de viajeros) han sustituido a *"Heavy Goods Vehicle: HGV"* (vehículo pesado de mercancías) y *"Public Service Vehicle: PSV"* (vehículo de servicio público), respectivamente. Cuando un conductor posea por separado los permisos HGV y/o PSV, éstos serán sustituidos por un permiso unificado en el momento de la renovación.

4.1.14.3 Duración de los permisos

El permiso de conducir turismos (categoría B) es válida normalmente hasta el día en que el conductor cumple 70 años y a partir de esa fecha debe renovarse cada 3 años. Las autorizaciones LGV y PCV (categorías C y D) caducan el día en que el conductor cumple 45 años y deben renovarse cada 5 años hasta la edad de 65 años, a partir de la cual sólo son válidas por un año. No obstante, la validez del permiso puede reducirse si se observa que el conductor padece determinadas afecciones.

4.1.14.4 Después de aprobar el examen de conducir

Después de aprobar el examen de conducir con un turismo, camión o autobús, debe cambiar su certificado de aprobado por un carné definitivo en el plazo más breve

posible, en todo caso inferior a 2 años; de lo contrario, deberá volver a examinarse. Las personas que estén en posesión de un permiso extranjero deberán pasar un examen y cumplimentar a continuación un formulario D1.

4.1.14.5 Requisitos médico-psicológicos

Los Estados miembros están obligados a aplicar unas normas mínimas en relación con la salud para la obtención y tenencia del permiso de conducción. No obstante, existen diferencias entre los Estados miembros, puesto que algunos aplican, al facultarles para ello la legislación de la UE, unos requisitos más exigentes por lo que se refiere, por ejemplo, a la epilepsia y las afecciones tratadas con insulina.

En el Reino Unido existe el imperativo legal de comunicar lo antes posible a las autoridades –*Driver and Vehicle Licensing Agency* o *Driver and Vehicle Licensing Northern Ireland*– si se cree padecer afecciones que pueden afectar a su capacidad de conducir de manera segura. Es importante, por tanto, conocer cuáles son esas afecciones. Tanto en el impreso de solicitud (D1) como en la hoja informativa figuran todos los pormenores al respecto. Ambos impresos se encuentran en las oficinas de correos.

Es obligatorio informar de inmediato al DVLC (*Drivers Medical Unit, Swansea, SA99 1 TU*) si:

- Padece actualmente alguna incapacidad física o mental o alguna dolencia que afecte a su aptitud como conductor o que pueda hacerlo en el futuro.
- Descubre que padece tal incapacidad o dolencia. Existe una capacidad visual mínima que debe cumplirse en todo momento, consistente en poder leer una matrícula de coche a 20,5 m (67 pies). Se puede comprobar fácilmente leyendo una placa de matrícula a unos 23 pasos (con gafas o lentes de contacto si fuera preciso).

Se aplican normas médicas más severas a los conductores de camiones pesados y autobuses.

Se aplican normas estrictas a los conductores que ya han sido suspendidos de permiso por determinados delitos de conducción en estado de ebriedad. Estos conductores no recuperan el permiso hasta que el Consejero Médico del DVLC está convencido de que el posible problema de bebida está bajo control y de que, en caso de conducir, es improbable que pongan en peligro la seguridad vial.

Están afectados los conductores que hayan sufrido:

- Una suspensión de permiso por conducción en estado de ebriedad con un nivel de alcohol en el cuerpo igual o superior a dos veces y media el límite legal, o bien,
- Dos suspensiones de permiso en diez años por conducción en estado de ebriedad, o bien,
- Una suspensión de permiso por negarse a dar una muestra para análisis.

Antes de concluir el período de suspensión del permiso, el DVLC explica por escrito al conductor lo que sucederá cuando solicite la devolución del permiso.

4.1.15. Suecia

En Suecia, un aspirante tiene dos posibilidades para obtener su permiso de conducir:

- 1) Formación teórica y práctica en una autoescuela, en cuyo caso los coches llevan una placa roja con las palabras "Aprendiz de conductor".
- 2) Formación teórica y práctica con un supervisor no profesional, en cuyo caso los coches llevan una placa verde con las mismas palabras.

No se requiere un mínimo de sesiones teóricas ni prácticas. Sin embargo todo estudiante debe completar un curso de "técnicas antideslizantes" de 4 horas. No obstante, se considera que un mayor número de prácticas tiene un efecto positivo sobre la seguridad vial. Además también se está considerando que la formación de la capacidad (por ejemplo, la práctica de deslizamientos) puede tener efectos negativos en la seguridad vial, probablemente debido a que los conductores se hacen más auto-confiados.

Antes de pasar el examen teórico el candidato debe mostrar un certificado firmado por el supervisor no profesional o el instructor de conducción que demuestre que el aspirante ha recibido las enseñanzas establecidas por el plan de estudios sueco.

El permiso de conducción debe renovarse cada diez años. Unos meses antes de la expiración del plazo, la Dirección General de Tráfico ("*Vägverket*") remite al titular un impreso para la expedición del nuevo permiso de conducción. El titular deberá colocar en el lugar indicado una fotografía reciente, firmar el impreso y remitirlo a la Dirección General de Tráfico, que tramitará el asunto. Tras unas semanas, el titular podrá recoger el permiso nuevo en su oficina de correos. No es necesario examinarse otra vez. Ahora bien, si el titular es mayor de 65 años, deberá presentar un certificado médico al gobierno civil ("*Länsstyrelsen*") para renovar los permisos de categoría C, CE, D o DE.

El titular que no renueve su permiso, pese a haber sido invitado a hacerlo, perderá su condición de conductor. Este requerimiento puede emanar de la policía, de los inspectores de vehículos o del gobierno civil.

La educación de los conductores generalmente sólo se obtiene a través de la formación tradicional para la conducción de vehículos. No se ha probado los efectos en la seguridad de la formación tradicional de la conducción o del aprendizaje reglado. La formación tradicional no incluye bastantes prácticas, y hay poca información teórica básica y demasiados pocos ejercicios sobre los riesgos del tráfico.

El concepto de "educación de los conductores" en otras palabras cubre un área mucho mayor, la formación de conductores de ciclomotores, de motocicletas, de coches, de taxis y de vehículos pesados, así como la formación del instructor de la conducción.

Las aseguradoras deben ofrecer el incentivo de seguros más bajos a la gente joven para que trabajen de forma activa en mejorar su seguridad a través de la educación y de otras medidas.

Se está considerando que la formación para los instructores de la conducción debe situarse a nivel institucional. La formación del instructor de la conducción debe igualarse a otros sistemas de formación y tener lugar en el colegio/universidad.

Investigación y desarrollo acerca de la formación vial:

Formación efectiva sobre seguridad vial. El efecto de la formación tradicional es incierto. ¿Cómo se incrementaría la efectividad de la formación vial?

Los problemas de los jóvenes en el ámbito de la seguridad vial. Se necesita más información, especialmente en las edades 13-17 años y en relación con las medidas destinadas a incrementar la seguridad vial para este grupo de edad.

Los problemas de las personas de mayor edad en el ámbito de la seguridad vial. Se necesita más información, especialmente en relación con las medidas orientadas a mejorar la seguridad vial para las personas de mayor edad.

Se necesita más información sobre el infractor individual de la velocidad. ¿Quiénes son los que conducen a mayor velocidad, y cuán peligrosa es esa persona?

4.2 El ámbito supra-europeo: un referente en alza

“Expertos de Austria, Francia, Andorra, EEUU y Australia reunidos (14 de octubre de 2000) en Sevilla en la Asamblea General de la FIA (Federación Internacional de Automovilismo) y la AIT (Alianza Internacional de Turismos), dos organizaciones que aglutinan a 115 millones de conductores en todo el mundo, coinciden en que la formación de jóvenes conductores es imprescindible y debe ser gradual y progresiva, bajo prueba y por etapas, un método que se ha implantado en algunos países con éxito. Generalmente, el carné se concede por un periodo de dos años y durante este periodo, el conductor novel cuenta con la ayuda de otro experimentado con el que debe recorrer un mínimo de Kms. Además, el joven automovilista tiene una serie de restricciones a la hora de ponerse al volante.”

Uno de los sistemas utilizados para la obtención del permiso de conducir es el llamado “gradual”. Tal sistema difiere notablemente de los sistemas convencionales en que fomenta la adquisición de habilidades en momentos y condiciones de bajo riesgo dando paso a los efectos beneficiosos de un incremento en la madurez en la ejecución, demorando el momento de obtener el permiso definitivo.

El concepto de obtención gradual no es nuevo, y de hecho, data de principios de los años 70 cuando la NHTSA (*National Highway Traffic Safety Administration, USA*) recomendó un modelo de programa para hacer frente a la sobrerrepresentación de los jóvenes en los accidentes de tráfico. En ese momento, este sistema fue visto con un considerable escepticismo solo unos pocos estados adoptaron elementos del sistema. Sin embargo, hoy en día el concepto de obtención gradual esta obteniendo una aceptación más amplia y ha sido adoptado por muchos como un medio potencialmente efectivo de reducir las altas tasas de accidentes en las que se ven implicados conductores noveles, especialmente jóvenes.

“Los elementos de la obtención gradual del permiso de conducir fueron introducidos en 1964 en Victoria, Australia, seguido de New South Wales en 1966. Entre las fases de permiso de aprendizaje y permiso definitivo, existe un periodo en que se disfruta de un permiso condicional que sólo permite operaciones con límites de velocidad e impone sanciones especiales ante las infracciones. La primera ley elaborada para un sistema formal de obtención gradual del permiso fue dictada en Maryland en 1978, basada en un modelo desarrollado por la

NHTSA. California adoptó el sistema en 1983, seguido de New Zealand en 1987. Sin embargo, no fue hasta la década de los 90 cuando la idea comenzó a tomar cuerpo. En esos momentos, estos sistemas comenzaron a surtir efecto en Estados Unidos y Canadá, así como en algunos países europeos."

(McKnight y Peck, 2002)

4.2.1 El sistema de obtención gradual del permiso de conducir (*Graduated Driver Licensing*)

La obtención gradual del permiso de conducir (*graduated licensing*) es un sistema diseñado para aplazar la disponibilidad completa del permiso de conducir mientras que se le permite al principiante ir adquiriendo experiencia iniciándose en condiciones de bajo riesgo. Es decir, es un sistema diseñado para ir dotando a los jóvenes principiantes de privilegios para una conducción total a medida que maduran y desarrollan sus habilidades de conducción, incorporándoles por fases en situaciones de conducción más complejas. Existen versiones de este sistema en EE.UU, Nueva Zelanda, Australia y Canadá.

"(...) la ventaja de un sistema gradual de obtención del permiso de conducir es que uno incrementa su exposición al riesgo paulatinamente a medida que su nivel de habilidad aumenta."

(MacKenna, 2003)

Existen tres fases, con una serie de componentes clave:

- Un periodo mínimo de aprendizaje supervisado.

Se obtiene el permiso de aprendizaje tras pasar una prueba de visión y de conocimientos; un adulto debe ir en el automóvil en todo momento; todos los ocupantes del vehículo deben utilizar sistemas de seguridad; recibir una formación vial básica; compromiso de alcohol cero y no cometer ninguna infracción ni tener ningún accidente en al menos 6 meses.

- Un permiso intermedio.

Finalizada la fase 1 y una vez se aprueba el examen de conducir: uso de mecanismos de retención por parte de todos los ocupantes; compromiso de alcohol cero; implicación paternal; actividades de mejora rápida de la conducción. Limitación de la conducción no supervisada en situaciones de alto riesgo, realizar formación en conducción avanzada y no cometer ninguna infracción ni tener ningún accidente en al menos 12 meses.

- Un permiso de conducción.

Disponible tras completar las dos fases anteriores, con totalidad de privilegios (compromiso de alcohol cero hasta los 21 años).

Los aspirantes a la obtención del permiso deben permanecer en cada una de las dos primeras fases durante un mínimo de tiempo. Bajo los sistemas de obtención del permiso tradicional, se permite un periodo de aprendizaje hasta la obtención del permiso completo. Sin embargo, en muchos casos el permiso de aprendiz es opcional; cuando se requiere, el tiempo mínimo de permanencia bien no se especifica o es muy breve, generalmente 30 días. En un sistema gradual, es esencial un periodo de aprendizaje prolongado para ofrecer la oportunidad de una extensa práctica en la carretera supervisada en diversas condiciones.

En un sistema óptimo, la edad mínima permitida para un aprendiz es de 16 años; la fase de aprendizaje dura al menos 6 meses, durante los cuales los padres deben certificar al menos entre 30-50 horas de conducción supervisada; y la fase intermedia al menos hasta los 18 años incluye tanto una restricción de conducción nocturna que comienza a la 9 o las 10 de la noche y una estricta restricción de pasajeros adolescentes, permitiéndose los pasajeros no adolescente, o no más de un pasajero adolescente.

Consideramos interesante resaltar tres de las características más impactantes del sistema gradual de obtención del permiso de conducir.

Participación paternal

El proceso de aprendizaje para ser un conductor seguro puede ser fomentado por los padres (u otros adultos) por diversas razones.

Los padres siguen siendo modelos y es necesario que sean conscientes de que su conducción puede influir en la conducción de su hijo. Es necesario que los padres sean conscientes de que aprender a ser un conductor seguro requiere tiempo y esfuerzo. Los padres mantienen el control de cuando el joven conduce. Los padres pueden ofrecer una guía práctica de conducción para ayudar al principiante a aprender a conducir de forma segura.

Procedimientos y Mecanismos de formación innovadores

La tarea de conducir implica una toma de decisiones complejas frecuente mientras se controla un vehículo en medio del tráfico.

Muchos factores influyen en la capacidad del conductor de ser seguro en diversos tipos de vía, condiciones de tráfico y ambientales. Muchos conductores aprenden sobre estos factores por medio del ensayo y error –una forma no muy eficiente ni un método de aprendizaje seguro–.

Los especialistas en educación consideran que el aprendizaje de habilidades complejas puede ser fomentado a través del uso de numerosos mecanismos electrónicos informáticos:

- Simuladores.
- Tecnologías de instrucción avanzada.

Evaluación

Para garantizar que los nuevos sistemas y materiales de formación sean efectivos y aceptables, los procedimientos de formación apropiados y que los programas tengan un impacto positivo en la seguridad de los conductores principiantes, deben ser llevadas a cabo evaluaciones.

Cabe citar respecto a la necesidad de evaluación del esquema de Obtención Gradual del Permiso de Conducir en Australia, las palabras de O'Connor (1999) investigador del *Research Centre for Injury Studies*.

"La evaluación del impacto de las provisiones contenidas en el 'Proyecto de Ley de Obtención Gradual del Permiso', (Motor Vehicles Act Amendment Act, No. 2, No. 97) es fundamental si queremos aprender del pasado. Esta evaluación nos informará cómo ha funcionado el esquema en el problema de los jóvenes conductores, y mediante la comparación con otros estados que tienen requisitos para el permiso más rigurosos, nos informará hacia dónde necesitamos ir"

O'Connor, 1999

4.2.2 El sistema de obtención del permiso de conducir para jóvenes conductores en EE.UU. y Canadá

La experiencia norteamericana ofrece un guía para tratar en otros países sus problemas propios con los jóvenes conductores. Esta cuestión, de acuerdo con Williams (2001), podría, naturalmente, ser considerada en sentido contrario, considerando si los nuevos enfoques en el Reino Unido y otros países europeos, –que parecen estar centrados en intentar mejorar la formación y los exámenes de conductor–, podrían funcionar para reducir los riesgos de los jóvenes conductores en EE.UU. y Canadá.

Cada estado y el Distrito de Columbia establecen sus propias políticas de obtención del permiso de conducir, por lo que existen 51 sistemas diferentes con variaciones sustanciales entre ellos. Antes de 1995, año en que se inicia el movimiento de obtención gradual del permiso, la mayoría de jurisdicciones permitían un camino fácil y rápido para alcanzar un permiso definitivo con total privilegios a una edad joven, generalmente los 16 años. De forma tal que los costos y requisitos de examen no suponían una barrera para un permiso temprano y para conducir. De hecho, en comparación con los países europeos los costos de la formación y la obtención del permiso son relativamente baratos en Norte América, los exámenes de conducir más fáciles y los costos de mantenimiento del vehículo bajos (Williams, et al., 1996).

Las primeras experiencias en Norte América con el sistema gradual parten del desarrollo a mediados de los setenta de un modelo desarrollado por la NHTSA, que ofreció a los estados incentivos financieros para adoptarlo. En respuesta, sólo dos estados cambiaron su sistema, y uno adoptó la restricción nocturna. Sin embargo a finales de los 90 ya eran 30 los estados adoptantes. Por lo tanto, en un breve espacio de tiempo, el sistema gradual de obtención del permiso de conducir está barriendo el país. La misma tendencia que está tendiendo lugar en Canadá, donde 6 de las 10 provincias han adoptado sistema de obtención gradual del permiso o elementos de este desde 1994.

En 1993 la NHTSA (*National Highway Traffic Safety Administration*) convino un panel de expertos nacionales en seguridad vial. El objetivo fue identificar la investigación acerca de los programas de formación diseñados para reducir la tendencia a asumir riesgos de los jóvenes y mejorar su toma de decisiones (ADTSA, 2000). Algunas de las conclusiones fueron:

- Ninguna contramedida de seguridad vial reduce de forma drástica los accidentes de jóvenes conductores. Es necesario un enfoque "sistémico" que incluya la obtención del permiso, la formación vial, el sistema de cumplimiento de la ley de tráfico, educación e información pública.
- La formación del conductor novel, tal como a menudo se imparte (ej, 30 horas de clases y 6 horas de práctica al volante) conlleva a la mayoría de estudiantes a la obtención del permiso de conducir; sin embargo, no parece desarrollar conductas de conducción seguras que reduzcan los accidentes de los jóvenes conductores.
- La formación vial debería ser parte integrante de un sistema de obtención del permiso de conducir gradual.

- La enseñanza de un conductor novel debe realizarse durante un periodo de tiempo amplio con el fin de que éste sea un conductor seguro, determinando una prueba de habilidades y conocimientos el feedback apropiado y el progreso alcanzado.
- La instrucción que enfatiza las habilidades de conducción segura debería impartirse una vez el estudiante ha adquirido cierta cantidad de experiencia básica al volante.
- Existe un riesgo positivo y un riesgo negativo, y qué riesgo se asume es probablemente un componente inherente de la conducta juvenil. El reto es cómo conseguir que el joven maneje de la mejor forma su asunción de riesgo de forma que minimice las consecuencias negativas.

En 1994, a petición del Congreso, la NHTSA revisó la formación de los conductores noveles y recomendó procedimientos para mejorar la instrucción de los conductores jóvenes. Este informe identificó cuatro áreas que potencialmente podrían contribuir a una reestructuración exitosa de la formación de conductor novel –sistemas de obtención gradual de permiso de conducir, la participación paternal, el uso de mecanismos electrónicos en la formación y un programa de formación de dos fases–.

La clave para mejorar la formación del conductor novel es que forme parte de un sistema de obtención gradual del permiso de conducir. La obtención gradual del permiso ofrece un contexto amplio y más protegido para que los noveles aprendan a ser conductores seguros.

En las treinta y seis jurisdicciones (35 estados y el Distrito de Columbia) en las que se han adoptado versiones de la obtención gradual del permiso de conducir, desde 1994, se ha anticipado una reducción significativa en los accidentes y víctimas. Sin embargo, sería posible una reducción más importante si las jurisdicciones adoptasen todas las recomendaciones del sistema gradual.

El doble objetivo de los sistemas de obtención gradual es fomentar que los conductores aspirantes adquieran suficiente experiencia bajo supervisión y prohibir la conducción sin supervisión en situaciones de alto riesgo. Las jurisdicciones han conseguido el primer objetivo con más éxito que el segundo. La fase de aprendizaje es obligatoria en casi todas las jurisdicciones y en casi todos los casos duran al menos seis meses. Sin embargo, las limitaciones de la conducción de alto riesgo durante la fase de permiso intermedio no siempre incluye el objetivo de limitar la exposición de alto riesgo en la conducción, y cuando lo incluye no lo cumple totalmente. En la mayoría de jurisdicciones donde han sido impuestas restricciones

de conducción nocturnas, éstas comienzan demasiado tarde (23:00 horas o más tarde) o sólo es aplicada a los conductores noveles menores de 17 o 18 años. Algunas jurisdicciones imponen restricciones a los pasajeros en la fase intermedia pero éstas expiran antes de que finalice la fase o permiten demasiados pasajeros jóvenes. A pesar de estas limitaciones, los sistemas de obtención gradual de los permisos representan un paso hacia adelante para aliviar el problema de los conductores noveles, en particular de la gente joven.

Como hemos comentado, durante los años 90 muchos estados adoptaron la obtención gradual. Algunos han promulgado virtualmente todos los elementos del sistema, mientras que otros sólo han adoptado parte. Otra área en la que difieren las leyes es en el sistema de cumplimiento de la legislación. Algunos estados prohíben a la policía que detenga a los jóvenes conductores únicamente por violaciones a las restricciones de conducción nocturna o de pasajeros (*secondary enforcement*). El *Insurance Institute for Highway Safety, Highway Loss Data Institute* (2003) ha evaluado los sistemas de obtención estatales mediante un criterio diseñado para estimar la solidez del sistema y las probabilidades de efectividad para reducir la accidentalidad. En particular, las restricciones severas u óptimas del permiso inicial y en que medida las restricciones son acreditadas más allá de los 16 años. Según este estudio ningún estado tiene un sistema óptimo.

Las evaluaciones han demostrado que el sistema gradual de obtención del permiso de conducir puede de forma significativa reducir los accidentes de los conductores jóvenes noveles. Los estudios de California y Maryland, por ejemplo demuestran una reducción del 5% en los accidentes de tráfico, Nueva Zelanda un 8% de reducción, Oregon un 16% de reducción para los varones, y los datos preliminares de Notario, Canadá, mostró una reducción del 30% de los accidentes de jóvenes conductores sometidos a la obtención gradual del permiso de conducir.

A medida que la investigación evalúe el potencial para reducir la accidentalidad de estos sistemas se irán respondiendo las cuestiones sobre los sistemas graduales óptimos, así como la aceptación de éstos entre los jóvenes y sus padres. La aceptabilidad de algunas provisiones –especialmente la certificación de 50 horas de conducción durante la fase de aprendizaje y la restricción de portar pasajeros adolescentes durante la fase intermedia– es desconocida. Sin embargo, la aceptabilidad de las provisiones es importante en términos del apoyo público del sistema. También afecta a los resultados en términos de seguridad, ya que las

proviene que son menos aceptadas son infringidas más frecuentemente (*Insurance Institute for Highway Safety* y la *Traffic Injury Research Foundation*, 1999).

4.2.2.1 Características generales del sistema

Alcance de la implementación del sistema en función de la edad del aspirante

Dentro del este sistema, son posibles variaciones sustanciales en cuanto a la provisión de las fases y su duración. Un sistema gradual está diseñado para afrontar la inexperiencia en la conducción, por lo que existe cierta justificación para aplicarlo a los principiantes de todas las edades. Este enfoque es el adoptado en Canadá, donde un número significativo de conductores no son jóvenes (Mayhew y Simpson 1990). Por el contrario el sistema gradual en todo los estados de EE.UU, excepto Maryland y New Jersey, sólo se aplica a los jóvenes conductores –concretamente a aquellos con una edad inferior a los 18 años, la mayoría de edad legal en los Estados Unidos–. Si un conductor tiene 18 años o más cuando obtiene el permiso de conducir por primera vez, no se aplica el sistema gradual. Los jóvenes conductores han sido el centro de los sistemas americanos principalmente debido a que constituyen el mayor grupo de principiantes y porque tiene el mayor riesgo de accidente (Williams, 1996). Respecto a la edad del conductor, la inexperiencia incrementa el riesgo de accidente, y la inexperiencia combinada con la inmadurez magnifica el riesgo. En este sentido, el *Insurance Institute for Highway Safety* y la *Traffic Injury Research Foundation* (1999), recomiendan: “Considerar la distribución de edad de la población que se inicia en la conducción a la hora de decidir si se aplica la obtención gradual a todos los aspirantes o sólo a los jóvenes...”

Fases de implementación del sistema en función de la jurisdicción

Un sistema completo de obtención gradual del permiso incluye tres fases –un período de aprendizaje supervisado, una licencia intermedia que permite cierto grado de conducción sin supervisión, y un permiso con totalidad de privilegios–. Es importante incluir las dos primeras fases, pero 10 jurisdicciones en Estados Unidos no lo hacen. Nueve programas incluyen sólo la fase de aprendizaje, y una incluye sólo una fase de permiso intermedio; ambas variaciones limitan la efectividad del programa. Por ello, *Institute for Highway Safety* y la *Traffic Injury Research Foundation* (1999), recomiendan: “Implementar las tres fases del sistema de obtención del permiso gradual”. En Estados Unidos, treinta y seis jurisdicciones (35 estados y el Distrito de Columbia) implementan en la actualidad las tres fases del sistema, pero el sistema varía en su solidez.

4.2.2.2 Características de la fase de aprendizaje

La edad mínima permitida

Los estados y provincias que han adoptado el sistema de obtención gradual del permiso o componentes del mismo, generalmente han mantenido las edades mínimas que se requerían en sus sistemas anteriores, que oscilan entre los 14 y los 16 años. Son cuatro las excepciones. Ohio redujo la edad permitida de los 16 a los 15 años y seis meses, permitiendo conducción únicamente bajo la supervisión de un padre o instructor antes de los 16 años. Newfoundland rebajó la edad permitida de 17 a 16; Virginia de los 15 años y 8 meses a los 15 años. La edad permitida en Michigan retrocedió de 15 años a 14 años y 9 meses. La razón para disminuir la edad mínima para comenzar a conducir es permitir más tiempo a los aprendices para la conducción supervisada antes de pasar a la fase y el permiso intermedio. Sin embargo, debido a que permite conducir a una edad más joven, puede fomentar que la gente más joven conduzca no sólo bajo supervisión si no también sin supervisión. Un estudio sobre accidentes fatales de jóvenes de 15 años en los estados donde se permite conducir a esta edad encontró que tres de cada cuatro aprendices estaba conduciendo de forma ilegal (Williams, Preusser, Ferguson y Ulmer, 1997). Sin embargo, no se ha establecido el efecto de una edad mínima, no obstante, los decisores políticos deberían considerar que reducir la edad mínima permitida podría incrementar en lugar de disminuir el riesgo. Plantear una edad de comienzo a los 16 años podría tener efectos beneficiosos en la seguridad. En un sistema la edad es 16, pero ninguna jurisdicción ha aumentado la edad mínima permitida al introducir la obtención gradual. En este sentido, el *Institute for Highway Safety* y la *Traffic Injury Research Foundation* (1999), recomendaron: *“Mantener la edad de inicio de la conducción a los 16 años, o aumentarla a 16 años”*.

Imposición de restricciones en la conducción

La investigación más reciente ha demostrado que la conducción supervisada es una actividad relativamente segura (Williams, Preusser, Ferguson y Ulmer, 1997), de forma que un aspecto crítico de la fase de aprendizaje es requerir la supervisión de un adulto –es decir la supervisión de una persona con el permiso regular de al menos 21 años–. Algunas jurisdicciones dejan el tipo de conducción a discreción del supervisor, otras imponen restricciones como prohibir la conducción nocturnas o requieren cierta práctica de conducción por la noche. North Carolina establece dos

subfases en la conducción durante los 12 meses de la fase de aprendizaje, anulando la conducción nocturna durante los 6 primeros meses. Una opción aceptable junto a la de restringir la conducción a discreción del supervisor, de acuerdo con las recomendaciones que estamos recogiendo del *Institute for Highway Safety* y la *Traffic Injury Research Foundation* (1999).

Conducción durante un mínimo de horas

Requerir a los padres que certifiquen un determinado número de horas que se ha estado conduciendo bajo supervisión facilita el objetivo de la fase de aprendizaje. También protege contra la posibilidad de que el aprendiz para evitar accidentes o infracciones que puedan demorar el paso a la fase siguiente no conduzca. Diez jurisdicciones imponen este requisito; 4 exigen 50 horas y las otras entre 12 y 40 horas. En algunas de estas, una parte de horas de conducción han de acumularse durante la noche. La exigencia de 50 horas de conducción certificada y parte de estas localizarlas durante la conducción nocturna es la recomendación del *Institute for Highway Safety* y la *Traffic Injury Research Foundation* (1999).

4.2.2.3 Características de la fase intermedia

El momento de mayor riesgo para los conductores principiantes es cuando obtienen su permiso y pueden conducir sin supervisión, por ello las características clave de un sistema gradual incluye establecer una edad mínima apropiada para la conducción no supervisada e inicialmente restringir algún tipo de conducción. Algunas jurisdicciones imponen una fase tras el período de aprendizaje durante el cual los conductores primerizos son sujetos a duras sanciones; sin embargo, no es lo mismo que la fase intermedia en el sistema gradual, que restringe cuando y donde se les permite conducir a los novatos. El objetivo es mantener a los poseedores de un permiso inicial alejados de situaciones de alto riesgo a medida que continúan acumulando experiencia en la conducción.

La edad mínima permitida

Si la fase de aprendizaje comienza a la edad recomendada de los 16 años finalizando a los 6 meses al menos, la fase intermedia comenzaría como muy pronto a los 16 años y medio, siendo esta la recomendación del *Institute for Highway Safety* y la *Traffic Injury Research Foundation* (1999): "No permitir la conducción sin supervisión antes de los 16 años y medio". Sin embargo, en la mayoría de jurisdicciones la edad de comienzo para el aprendizaje y/o los períodos mínimos establecidos permiten adelantar esta edad.

Limitación de la conducción nocturna

Para los conductores de todas las edades, el riesgo de accidente es mayor durante la noche que durante el día. La conducción nocturna es especialmente arriesgada para los novatos más jóvenes (Williams y Preusser, 1997), por lo que la conducción nocturna sin supervisión ha sido restringida en unos cuantos estados durante muchos años. La investigación establece que tal restricción es efectiva a la hora de reducir los accidentes y es una limitación fuertemente apoyada por los padres. La gente joven también se adapta a las restricciones de conducir por la noche.

Las legislaciones en 19 estados y dos provincias incluyen restricciones para la conducción nocturna, pero los momentos de inicio varían muy ampliamente. Una de las jurisdicciones especifica el inicio a las 18:00 horas, otra a las 20:00 h., dos a las 21:00, cuatro a las 23:00 horas, dos comienzan la restricción más tarde o las noches de los fines de semana, y una tiene el momento de inicio de la limitación más tarde para los 17 años. En los Estados Unidos, cerca de tres cuartas partes de los accidentes nocturnos de los jóvenes de 16 y 17 años tienen lugar antes de la media noche (entre las 21 y las 24:00 horas). Las restricciones de la conducción nocturnas que comienzan tanto pronto como tarde reducen de forma efectiva los accidentes durante las horas circunscritas, pero aquellas restricciones que comienzan antes reducen un mayor número de accidentes debido a que se ven afectados más conductores. También, los padres prefieren un inicio anterior.

La conducción nocturna se permite bajo la supervisión de un adulto y las jurisdicciones generalmente permiten cierta conducción sin supervisión durante las horas restringidas. La conducción laboral generalmente está permitida, y muchas jurisdicciones permiten conducir para ir y volver de actividades escolares. También pueden aplicarse otras excepciones –por ejemplo eventos religiosos o bomberos voluntarios–. La intención es no negar el derecho a la conducción fundamental por la noche pero limitar la conducción recreativa de alto riesgo. En este sentido la recomendación es: *“Restricción de la conducción nocturna no supervisada a los conductores que acaban de obtener su permiso. Analizar los patrones de accidentes nocturnos en el grupo de edad para el cual se aplica la obtención gradual para decidir cuando debe comenzar esta restricción; el momento óptimo comenzaría entre las 21:00 y las 22:00 horas, excepto para actividades apropiadas.”*

La investigación ha demostrado que la conducción no supervisada con pasajeros adolescentes incrementa el riesgo de accidente en comparación con la conducción

en solitario; a mayor número de pasajero más riesgo. La presencia de pasajeros adolescentes incrementa el riesgo de accidentes tanto de día como de noche, por lo tanto las restricciones de conducción nocturna no afrente de forma adecuada este problema.

California fue la primera jurisdicción en Norte América en prohibir pasajeros adolescentes. La prohibición se aplica durante los primeros 6 meses de los 12 meses de la fase intermedia a menos que un adulto esté presente en el automóvil. Otras cinco jurisdicciones también limitan los pasajeros. Los requisitos varían de acuerdo con si la restricción se aplica a todos los pasajeros o sólo a los adolescentes, cuantos pasajeros de permiten y si los familiares son una excepción. Unas cuantas jurisdicciones especifican que no haya más pasajeros que cinturones de seguridad, pero esto no es efectivo debido a que permiten cuatro o más pasajeros adolescentes.

Permanencia mínima en la fase intermedia

La duración mínima de la fase intermedia es de un año en Newfoundland y de dos años en Nova Scotia. En Canadá la edad de graduación del sistema no es una cuestión debido a que no se asocia a la edad del conductor.

En Estados Unidos 18 sistemas permiten una conducción completa en cuanto a privilegios antes de los 18 años. Sólo 6 estados mantiene a la gente joven el sistema hasta los 18 años; esto puede llevando a cabo un aumento de la edad de inicio, ajustando la duración de las fases de forma que sea imposible graduarse entes de los 18 años o estableciendo que los aprendices permanezcan en la fase intermedia hasta los 18 años aunque hayan completado los requisitos temporales para los más jóvenes.

El tiempo pasado en la fase intermedia puede variar ampliamente de estado a estado, dependiendo de la edad con la que el joven conductor entra en el sistema. Para aquellos que obtienen el permiso intermedio a la edad más temprana posible, el tiempo oscila de seis meses a dos años. Sin embargo, los adolescentes que comienzan el proceso más tarde y alcanzan los 18 años antes o una vez comenzada la fase intermedia pasan menos tiempo en esta fase. Estas situaciones podrían evitarse aplicando la obtención gradual del permiso a todo los aspirantes independientemente de la edad, pero entonces los decidores políticos deberían modificar el alcance de la restricción de conducción nocturna y con pasajeros. Maryland, por ejemplo retira la restricción de conducción nocturna para los

aprendices mayores de 18 años. New Jersey suspende las restricciones para los conductores a partir de 21 años. Así, la recomendación es que los conductores permanezcan en la fase intermedia al menos hasta los 18 años. Tanto la inexperiencia como la inmadurez contribuyen a la alta tasa de accidentalidad de los jóvenes conductores, y los sistemas graduales pueden contrarrestar ambas demorando la edad de conducción con totalidad de privilegios hasta los 18 años.

El examen de conducir como condición para la obtención del permiso definitivo

La obligación de que los conductores aprueben un examen más complejo que la prueba inicial de obtención del permiso en carretera con el fin de obtener el permiso definitivo podría motivar a los aspirantes a desarrollar sus habilidades y a eliminar a los conductores que no han practicado lo necesario para ser lo suficientemente experto. Se ha introducido este examen en Ontario y British Columbia, pero no forma parte del ningún sistema americano. Lógicamente, con el fin de garantizar la competencia de conductor antes de obtener el permiso de conducción definitivo, la recomendación dictada por el *Institute for Highway Safety* y la *Traffic Injury Research Foundation* (1999) es considerar una prueba final.

Formación vial adicional

La formación vial tradicional no ha reducido los accidentes de tráfico, pese a que puede ser una forma óptima de aprender las habilidades básicas de conducción. La instrucción en carretera, también puede contribuir a la experiencia en la conducción del aprendiz. El cómo integrar la formación vial con un sistema de obtención gradual ha sido objeto de discusión. Con escasas excepciones, las jurisdicciones meramente han eliminado los requisitos de formación vial de los sistemas de obtención del permiso anteriores. Los requisitos de formación vial en Maine se aplica en la actualidad a los conductores menores de 18 años, en lugar de los menores de 17. New Jersey y South Carolina añadieron la obligación de formación vial. Michigan modificó su formato de formación vial a un sistema de dos fases, como recomendó la *National Highway Traffic Safety Administration*, para asemejarse con las fases de la obtención gradual. Alrededor de 19 jurisdicciones tienen como requisitos la formación vial como parte de los sistemas de obtención gradual del permiso. En las jurisdicciones en las que la formación es opcional, cinco provincias conceden un "tiempo de descuento" a los aspirantes que reciben formación vial, permitiéndoles graduarse antes.

La obtención gradual funciona con o sin formación vial. En las jurisdicciones que ya no obligan a recibir formación vial, el sistema gradual necesita incluir tales

provisiones. En las jurisdicciones que obligan a recibir formación vial, la formación debería estar integrada como complemento al sistema de obtención gradual. Deberían ser analizadas las formas de armonizar el recibir clases de formación vial con los requisitos multifásicos del sistema gradual. Sin embargo, no existe justificación para los tiempos de descuento, que se ha encontrado son contraproducentes (*Institute for Highway Safety* y la *Traffic Injury Research Foundation*, 1999).

La sanción de infracciones

En la práctica los sistemas de obtención gradual son autosancionadores, jugando los padres un papel principal. Todas las jurisdicciones sancionan a los conductores del sistema de obtención gradual que no cumplen las restricciones de conducción o que se ven implicados en infracciones de tráfico o accidentes de los que son culpables. La mayoría de jurisdicciones demoran o prohíben la graduación del sistema si existe evidencia de un mal expediente en el historial de conducción. Por ejemplo en Nova Scotia, las infracciones incurridas durante los dos años de la fase intermedia son el punto de partida a partir del cual los conductores con tales expedientes que entraron en el sistema a los 16 años podrían permanecer bajo una restricción de conducción nocturna más allá de los 18 años. La amenaza de esta sanción puede aumentar la motivación para una conducción segura. Al respecto la recomendación de los organismos citados es la de incluir sanciones que demore la obtención del permiso para los aspirantes con expedientes negativos.

4.2.3 La obtención gradual del permiso de conducir en otros países

Ningún país en el mundo tenía un sistema de obtención gradual del permiso de conducir del estilo de Norte América con una fase de aprendizaje y una fase intermedia hasta que New Zealand adoptó uno en 1987.

Las restricciones de la conducción en la vía son características definitorias del estilo norteamericano de obtención gradual del permiso. Existen otros sistemas multifásicos relacionados con la obtención gradual, como por ejemplo el adoptado en New South Wales, Australia, que son más condicionales en naturaleza e incluyen restricciones mínimas en la carretera.

En New Zealand, el sistema gradual restringe inicialmente a los conductores de transportar pasajeros sin un adulto en el vehículo, y esta provisión se ha encontrado que reduce los accidentes en los que se ven implicados pasajeros. Así, la

investigación indica que la restricción de pasajeros en New Zealand es efectiva, aunque también los más jóvenes infringen más esta norma que la que restringe la conducción nocturna. El riesgo de accidente cuando se viaja con pasajeros es tan elevado que incluso un cumplimiento moderado es de esperar suponga reducciones sustanciales de los accidentes y víctimas (Chen et al., 1999).

El esquema de obtención gradual del permiso de conducir fue uno de los 10 puntos de las medidas de seguridad vial anunciadas por el Primer Ministro de Australia en Diciembre de 1989 como parte del Plan de Seguridad Vial del Gobierno Federal. Los elementos del esquema en el caso de Australia, salvando las diferencias entre estados en cuanto a los matices y la implementación de elementos específicos, fueron (*Monash University Accident Research Centre, 1997*):

- Concentración cero de alcohol en sangre para aprendices.
- Concentración cero de alcohol en sangre durante los tres primeros años tras la obtención del permiso hasta los 25 años.
- No permitir el aprendizaje antes de los 16 años.
- No expedir la obtención de un permiso condicional antes de los 17 años.
- Establecer un período mínimo de un permiso de aprendizaje de 6 meses.
- En la expedición de permisos para vehículos automáticos serán aplicados los períodos condicionales a menos que se realice un test manual u otro requisito, especificado por el Estado o Territorio, al que pertenezca.

Antecedentes legislativos de la Formación y Obtención del Permiso de conducir en Australia:

- El Esquema de Permiso Condicional se introdujo en 1964 (Kirov, Legge y Rosman, 2000).
- El límite máximo de velocidad para conductores "a prueba" se incrementó de 80 Km/h a 90 Km/h en 1994 (Kirov, Legge y Rosman, 2000).
- El nuevo sistema de Formación y Obtención Gradual del Permiso se introdujo en febrero de 2001. Este había sido diseñado para garantizar que los nuevos conductores obtuvieran experiencia supervisada antes de conducir solos.
- Después de febrero de 2002, se permitió a los conductores a prueba conducir a 11 Km/h (Transport, 2000).

4.2.4 Efectividad e impacto en la seguridad de los programas de obtención gradual del permiso de conducir

La obtención gradual del permiso de conducir es un sistema para tratar con la inexperiencia en la conducción, pero también hace frente al componente edad, alargando el proceso y demorando la edad para conducir con la totalidad de privilegios. Se está comenzando a tener una idea del rango de efectos, que es de esperar cambien dado que los sistemas varían considerablemente en solidez. De hecho en Norte América se habla de reducciones de accidentes y víctimas entre un 9 y un 37 por ciento. La magnitud en la que los diferentes componentes de los sistemas están produciendo los efectos no ha sido determinada todavía, sin embargo, la contención de la conducción de alto riesgo durante el periodo intermedio, es decir, durante la noche o con pasajeros, es de esperar sean los principales mecanismos para la reducción de accidentes.

La evidencia de efectividad de la obtención gradual del permiso ha ido aumentando. Las evaluaciones formales llevadas a cabo en New Zealand, Florida, Ontario y Nova Scotia han demostrado que este sistema se asocia con reducciones significativas en la accidentalidad. Los hallazgos preliminares de evaluaciones en Michigan, Kentucky, North Carolina y California, también sugieren que se trata de un sistema efectivo (Mayhew, 2001).

Los primeros esfuerzos por implementar alguna versión de obtención gradual del permiso en los EE.UU. en Maryland, California y Oregon encontraron una reducción de los accidentes en los que se ven implicados jóvenes conductores. McKnight et al. (1983) evaluaron el programa de Maryland utilizando series temporales y no encontraron reducción de accidentes nocturnos, pero si una disminución de un 5% en los accidentes diurnos en los jóvenes de 16 y 17 años. Una reducción similar fue hallada en California por Hagge y Marsh (1988) utilizando series temporales –una reducción de 5.3 % en los accidentes entre 15 y 17 años–. La evaluación del programa de Oregon tuvo resultados mixtos. Utilizando comparaciones pre-post Jones (1994) encontró una reducción del 16 por ciento entre los varones conductores entre 16 y 17 años en su primer año de conducción, pero no halló cambios significativos entre las mujeres.

Evaluaciones de programas de obtención gradual del permiso más sólidos en Nueva Zelanda en 1987, Florida en 1996, Ontario en 1994 y Nova Scotia en 1994 también han hallado beneficios en la seguridad. Un informe realizado por el Ministerio de

Transportes en Nueva Zelanda (Frith y Perkins, 1992) analizó la tendencia anual de los accidentes de automóviles entre los 15 y 19 años antes y después de la implementación del programa. Los autores encontraron inicialmente una reducción sustancial en la accidentalidad de cerca del 25% coincidiendo con la introducción del sistema de obtención gradual. Sin embargo, el efecto más estable y sostenido produjo una reducción del 8% en los accidentes.

El análisis de la tasa de accidentes *per capita* de conductores de 15-17 años antes y después de la implementación del programa de obtención gradual del permiso de conducir en Florida, en 1997, año de compleción completa de la obtención gradual, en comparación con 1995. El mayor porcentaje de reducción tuvo lugar entre los 15 años (-19%), seguido de los 16 (-11%) y luego los 17 años (-7%) (Mayhew, 2001).

Boase y Tasca (1998) evaluaron el programa de Ontario y encontraron que la tasa de accidentalidad global de conductores noveles en 1995 fue un 31% menor que la tasa observada en 1993.

También en Nova Scotia todos los análisis demostraron que la obtención gradual del permiso se asoció con una reducción significativa de los accidentes. Para los conductores de 16 años se observó una reducción del 24 por cien de accidentes en 1995 (año de implantación del programa) en comparación con 1993. Los accidentes en 1996 fueron un 36% menor que en 1993. Posteriores análisis demostraron una disminución del 37 por ciento durante los primeros tres años de programa.

También se han llevado a cabo diversas evaluaciones de los programas de obtención gradual implementados en Kentucky en 1996, Michigan en 1997, North Carolina en 1997 y California en 1998. Los hallazgos preliminares de estos estudios son consistentes con los resultados de las evaluaciones descritas. Oscilando las reducción de accidentes de conductores de 16 años entre un 20% (California) y un 33,5% (Kentucky). Pese a que los resultados son preliminares la magnitud de los cambios es necesario ser verificados. En cualquier caso apuntan a beneficios positivos en la seguridad.

La evaluación del esquema de Obtención Gradual del Permiso de Conducir llevada a cabo por O'Connor (1999) utilizó un análisis de series temporales de los accidentes mensuales de los conductores de 16 y 17 años, para el periodo 1981-1990. Estos análisis sugirieron que las muertes en este grupo de edad se redujeron significativamente después de la aplicación del sistema, mientras que otros grupos de usuarios de la vía, que no se habían visto afectados por las provisiones del

sistema gradual de obtención del permiso en ese período de tiempo (18 y 19 años y otros conductores) no experimentaron una reducción significativa.

Estado	Año	Por licencias %	Por conductor %	Per capita %	Fase de aprendizaje %
California	1983	3.8		5	1mes + 2 sem.
California	1998	0		9	6 meses
California: San Diego	1998	0		20	6 meses
Connecticut	1997			22	3-6 meses
Florida	1996		9		6 meses
Kentucky	1998			32	180 días
Louisiana	1993			20	Formación del conductor
Michigan	1997			25	50 h
Ohio	1999	11		11	6 meses
New Zealand	1987			7	6 meses
North Carolina	1997			27	12 meses
Nova Scotia	1994			24	6 mese
Ontario	1994	16	31		12 meses
Quebec	1996	5	14		8-12 meses

Tabla 12. Reducción en la magnitud de accidentes de noveles por licencias, por conductor y por personas de diversos programas de Obtención Gradual del Permiso - EE.UU. (McKnight y Peck, 2002)

5. LA SANCIÓN DE LAS INFRACCIONES

5.1 Alemania

Tanto los tribunales penales como las autoridades administrativas pueden retirar el permiso de conducir.

El primero lo retira sobre todo en caso de:

1º Riesgo para la circulación vial.

2º Conducción en estado de embriaguez.

3º Huida del lugar del accidente.

4º Embriaguez total.

Con la retirada se pierde el derecho a conducir vehículos. El tribunal penal fija además un plazo durante el cual las autoridades responsables del permiso de conducir no pueden expedir otro permiso. Este plazo de suspensión (*Sperrfrist*) es de 6 meses como mínimo y de 5 años como máximo; en casos excepcionales puede ser una suspensión de por vida. Una vez transcurrido el plazo de suspensión, el interesado debe solicitar la nueva expedición del permiso de conducción ante la delegación de tráfico (*Strassenverkehrsamt*), quien decide, de manera autónoma, si está capacitado para volver a conducir vehículos. En casos menos graves, el tribunal puede imponer una prohibición de circulación (*Fahrverbot*) por un período de uno a tres meses. En tal caso no se pierde el permiso de conducir y el interesado lo recupera automáticamente una vez transcurrido el período de prohibición.

La administración del permiso de conducir (*Fahrerlaubnisbehörde*) retira el permiso de conducir cuando su propietario ha demostrado no estar capacitado para conducir vehículos. La retirada puede ser debida a enfermedad, conocimiento insuficiente del código de circulación, incapacidad para conducir un vehículo de manera segura o defectos de carácter. En este contexto hay que mencionar el **sistema de puntos**. Con él se puntúan los delitos de tráfico (a no ser que hayan dado ya lugar a la retirada del permiso por un tribunal) y las infracciones al código de circulación con uno a siete puntos según la gravedad de la falta y se registran durante cierto tiempo en el registro central de tráfico de la oficina federal de tráfico (*Kraftfahrt-Bundesamt*) en Flensburg. Cuando se alcanzan los nueve puntos, el interesado es objeto de una amonestación escrita. Con 14 puntos debe pasar un examen teórico, que puede

completarse con un examen práctico de conducción. Al llegar a los 18 puntos, se ordena un reconocimiento médico-psicológico y, en su caso, se retira el permiso.

5.2 Austria

Los automovilistas que cometen infracciones contra el código de la circulación deben pagar una multa de entre 200 ATS y 30.000 ATS, según la naturaleza de la infracción. Si no pagan la multa, se exponen a una pena de prisión, que puede ser de hasta 6 semanas, y, en algunos casos, a la retirada del carné de conducir. A los automovilistas que reinciden en la comisión de una infracción se les impone a menudo una multa y una pena de prisión.

La retirada del carné de conducir puede producirse si el conductor:

- Ha cometido una infracción grave contra el código de la circulación, como un exceso de velocidad (retirada durante dos semanas).
- Ha cometido una infracción que ha dado lugar a un accidente de tráfico.
- Está bajo la influencia del alcohol (más de 1,2 g/l).

En caso de accidente de tráfico o de un porcentaje elevado de alcohol en la sangre, el carné de conducir puede ser retirado durante tres o cuatro meses.

En casos especialmente graves, puede dictarse la retirada por tiempo indefinido del carné de conducir. Si se accede a su devolución posteriormente, el interesado debe a menudo seguir una formación especial y repetir el examen de conducir.

5.3 Bélgica

La Ley de 16 de marzo de 1968 relativa al tráfico en carretera, establece, en caso de infracción de las disposiciones legales y reglamentarias sobre el tráfico en carretera (normas sobre circulación en carretera, el permiso de conducir y el aprendizaje), multas y penas de privación de libertad.

Además, la Ley establece, para los casos más graves (por ejemplo, embriaguez, conducción sin permiso de conducir, huida en caso de accidente) una pena específica: la pérdida del derecho a conducir.

Esta pérdida puede ser temporal o definitiva.

El juez puede supeditar la recuperación del derecho de conducir (salvo si la pérdida del mismo se debe a la incapacidad física) a superar un examen teórico, práctico, médico y/o psicológico.

El permiso de conducir debe restituirse a la Secretaría del Tribunal que ha dictado la sentencia de pérdida del mismo en los 4 días siguientes a la notificación judicial de la misma al interesado.

Al expirar el periodo de pérdida del derecho de conducir, el conductor sólo puede conducir si ha superado los exámenes establecidos por el juez.

También puede retirarse el permiso de conducir al titular del un permiso de conducir extranjero. En este caso, el juez no puede exigirle la realización de exámenes para recuperarlo. Al abandonar el territorio belga, se le restituye el permiso de conducir.

La retirada inmediata del permiso de conducir puede ser efectuada por la policía o la gendarmería en caso de infracciones particularmente graves (huida en caso de accidente, conducción a pesar de haber perdido el derecho de conducir, etc.). Esta retirada es ordenada por el Fiscal.

5.4 Dinamarca

5.4.1 Suspensión del permiso de conducción

A una persona que posea permiso de conducción y con él el derecho a conducir un vehículo, para lo cual se le exige dicho permiso, se le puede denegar el derecho a conducir coche, motocicleta, velomotor obligado a matriculación, tractor o máquina motorizada, si el interesado es considerado culpable de un comportamiento punible que pueda justificar dicha suspensión. Estos comportamientos son principalmente:

- a) conducción de un vehículo automóvil bajo la influencia del alcohol (con una concentración de alcohol en la sangre superior a 1,2 por mil).

- b) conducción de un vehículo automóvil bajo la influencia del alcohol (con una concentración de alcohol en la sangre superior a 0,8 e inferior o igual a 1,2 por mil).
- c) descuido de consideraciones de importancia para la seguridad del tráfico que haya causado daño a las personas o cosas o supuesto peligro de dicho daño. Ello incluye también la conducción de un vehículo que adolezca de importantes daños o defectos.
- d) infracciones de tráfico repetidas, que vengan a sumarse al historial de conducir vehículos automóviles por parte del conductor.

La suspensión puede ser condicional o incondicional, dependiendo de las circunstancias. En el caso a), la suspensión siempre es incondicional. En el caso b), la suspensión es condicional, lo que significa que la suspensión del derecho de conducir propiamente dicha se produce por primera vez si se comete una conducción de tal naturaleza dentro de un periodo de prueba de tres años. En el caso c) es también condicional, a menos que el daño o la evocación de peligro de daño sean deliberados, o la conducción haya sido particularmente desconsiderada. En tal caso la suspensión será incondicional. En el caso d), la suspensión es condicional.

El periodo de suspensión incondicional es de seis meses a diez años, o para siempre, todo ello dependiendo de la naturaleza de la circunstancia y de las circunstancias anteriores.

Por regla general las suspensiones se dictan en los tribunales, y las decisiones de suspensión pueden ser recurridas ante un tribunal superior.

5.4.2 Retirada del vehículo

En Dinamarca existe la posibilidad de que el vehículo automóvil sea confiscado por infracción de la ley de tráfico. Las condiciones para la confiscación son:

- a) Debe existir una infracción de tráfico que o bien sea especialmente grave o bien repetida.
- b) La confiscación debe ser vista como indispensable para prevenir otras infracciones.
- c) La confiscación no debe consistir en una reacción desproporcionada a la infracción.

La posibilidad de confiscación se aplica únicamente a coches y motocicletas y únicamente a los vehículos concretos que hayan sido utilizados en la infracción o

infracciones, y no los restantes vehículos propiedad del interesado o alquilados por él.

En la práctica la confiscación se utiliza fundamentalmente en caso de infracciones repetidas en relación con conducción bajo los efectos del alcohol y en caso de conducción durante un período de suspensión.

La decisión sobre la equidad de una confiscación se toma previa consideración de una serie de circunstancias que concurren en el autor del delito y también del vehículo.

5.5 España

El sistema sancionador español establece un régimen progresivo y tasado, de modo que las autoridades administrativas pueden imponer multas cuyas cuantías oscilan entre los 91 € y los 1.503 € o suspensiones de los permisos o licencias de conducir, que pueden llegar a la revocación definitiva de los mismos.

En líneas generales se contemplan tres categorías de infracciones:

- Leves, cuya multa no excede de los 91 €, sin posibilidad de establecer otro tipo de medidas.
- Graves, en las que se establecen multas que va desde los 92 € hasta los 301 €, existiendo la posibilidad de suspensión del permiso o licencia hasta 3 meses.
- Muy graves, en estas la cuantía de la multa va desde los 302 € hasta los 602 € y la suspensión del permiso o licencia hasta 3 meses.

No obstante, existen algunas infracciones como la conducción sin la autorización correspondiente, sin matrícula o incumpliendo las condiciones de seguridad, entre otras, que pueden ser castigadas con multa desde 94 € hasta 1.503 € y la suspensión de la autorización hasta un año.

Por otra parte se establece un sistema acumulativo, de modo que la comisión de tres infracciones muy graves en un período de dos años, conllevan además de la sanción económica correspondiente, la revocación (pérdida definitiva) del permiso o licencia de conducir.

En el supuesto de conducir durante el tiempo de suspensión del permiso o licencia, la sanción llevará consigo una nueva suspensión por un año, al cometerse el primer quebrantamiento, y la revocación definitiva de la autorización si se produce un segundo quebrantamiento.

Esta revocación puede dejarse sin efecto, a solicitud del sancionado, si realiza y supera un curso de reciclaje y sensibilización en un centro autorizado, siendo sustituida por la sanción de suspensión por un periodo de hasta tres meses. En este sentido la legislación permite una segunda opción, examinarse de nuevo, aunque no será posible obtener una nueva autorización mientras no se haya cancelado la sanción que dio origen a la revocación.

Atendiendo a la finalidad reeducadora de la sanción, se establece la posibilidad de reducir la cuantía de la multa y el período de suspensión de la licencia o permiso en un 30 %, siendo sustituidos por cursos formativos en materia de seguridad vial o módulos de concienciación sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico. Igualmente se permite el cumplimiento fraccionado de la sanción de suspensión de la autorización para conducir.

La posibilidad de realizar cursos de formación o concienciación y el cumplimiento fraccionado de las sanciones, a pesar de encontrarse recogido en nuestra legislación no se puede aplicar actualmente ya que se encuentra a la espera de desarrollo reglamentario.

En el ámbito penal se contemplan igualmente consecuencias para los titulares de autorizaciones para conducir, Las autoridades judiciales pueden imponer la pena de privación del permiso de conducir de un mes a diez años por la comisión de infracciones penales.

Por último, y en cuanto a medidas cautelares se refiere, hay que indicar que la Ley de Seguridad Vial en su última modificación, amplió las facultades de los agentes de tráfico para comprobar determinadas infracciones, o ante la gravedad de las mismas, les dio incluso la posibilidad de proceder a la inmovilización de ciclomotores o motocicletas, cuando sus conductores no hagan uso del casco de protección, al ser considerada esta situación como un riesgo grave para las personas.

5.6 Finlandia

Los titulares de permiso de conducción pueden ser inhabilitados para la conducción:

- Por un período no superior a cinco años a partir de una condena por los tribunales por alcohol al volante (0,5 por mil de alcohol en sangre o un mínimo de 0,25mg de alcohol por litro en el examen con el alcoholímetro), por delito de conducción en estado de embriaguez (1,2 por mil de alcohol en sangre o un mínimo de 0,6 mg de alcohol por litro en el examen con el alcoholímetro), por conducción peligrosa "agravada" o conducir bajo la influencia de drogas.
- Por acción administrativa:
 - a) por un período indefinido si la persona ya no reúne las condiciones para obtener un permiso de conducción o no presenta un nuevo certificado médico o el certificado de haber pasado un nuevo examen de conducción a petición de la policía, o,
 - b) por un período determinado, no superior a un mes si la persona es declarada culpable de haber puesto seriamente en peligro a otros usuarios de la carretera (con excepción de la ya mencionada conducción peligrosa "agravada") o no superior a seis meses si se le declara culpable de conducir sin tener derecho a ello, o si en varias ocasiones (tres veces en el plazo de un año) ha transgredido normas y reglamentos de tráfico (excluidos los delitos previamente mencionados y faltas de menor importancia, como las de estacionamiento o las de no utilización del equipo protector) o por alcohol al volante en el extranjero.

Los titulares de permiso de conducción pueden también ser inhabilitados temporalmente para la conducción durante controles de tráfico por razones distintas de las mencionadas en la letra a). El conductor inhabilitado para la conducción debe devolver el carné a la policía. El permiso se le devuelve una vez transcurrido el período de inhabilitación. El derecho a conducir no se restaura hasta que se haya recuperado el permiso de conducción.

Las medidas que afectan el derecho a conducir y los carnés de conducir se registran en el registro de autorizaciones. Allí se guarda la información durante un mínimo de cinco años. No se suprime la información relativa a delitos importantes hasta transcurrido cierto tiempo después de la muerte de la persona.

5.7 Francia

Actualmente existen tres procedimientos diferentes de suspensión administrativa del permiso de conducción por el prefecto.

El **procedimiento normal** se halla definido principalmente en el artículo L18 del código de la circulación. Cuando se presente al prefecto un atestado en el que se constate una de las infracciones contempladas por el artículo L14 del código de la circulación, éste podrá ordenar la suspensión del permiso de conducción, con carácter provisional. La duración de la suspensión no podrá exceder de seis meses, salvo en caso de homicidio o de lesiones involuntarias, de alcoholemia y de delito de fuga, en los cuales podrá aumentarse a un año.

El tercer apartado del artículo L18 del código de la circulación es un **procedimiento de urgencia**. Si el prefecto lo considera necesario (en caso de infracción grave que ponga en peligro la seguridad de terceros), podrá ordenar una suspensión del permiso de conducción, previo dictamen de un delegado permanente de la comisión, por un período no superior a dos meses.

Por último, el artículo L.18-1 del código de la circulación prevé un **procedimiento especial** en materia de alcoholemia. En caso de que la prueba de detección sea positiva, o en caso de negativa a someterse a la prueba o de embriaguez manifiesta, los agentes de la policía judicial retendrán el permiso de conducción del interesado.

Si posteriormente se demostrara el estado de embriaguez, el prefecto podrá, dentro de las setenta y dos horas de duración de la retención, ordenar una suspensión del permiso por una duración que no podrá exceder de seis meses.

Si el prefecto desea ordenar una suspensión de una duración superior a seis meses, podrá utilizar el procedimiento de urgencia y después someter el caso a la comisión, para posteriormente seguir el procedimiento normal que permite ordenar una suspensión, que por alcoholemia podrá llegar hasta un año.

En 1989, la Ley 89-469 introdujo la creación del permiso de puntos. Dependiendo de la gravedad del delito o de la infracción cometida (según el baremo aplicable a la falta constatada), podrá efectuarse la retirada de puntos (cada conductor comienza con 12 puntos).

5.8 Irlanda

Aparte de multas por infracciones menores en materia de circulación o tráfico, los titulares de un permiso de conducir pueden ver su permiso estampillado o suspendido por un determinado período de tiempo, si son condenados por un Tribunal por determinadas faltas graves. Una condena por faltas tales como conducción bajo los efectos de alcohol/drogas, homicidio por conducción peligrosa o conducción sin seguro supone una suspensión obligatoria del permiso. En algunos casos extremos pueden decretarse penas de privación de libertad. En el caso de condenas por faltas graves diferentes de las que suponen suspensión obligatoria del permiso –por ejemplo, conducción de un vehículo en estado peligrosamente defectuoso, conducción temeraria o incumplimiento del deber en caso de accidente– el Tribunal falla que deben estampillarse en el permiso los detalles de la condena. También puede dictarse suspensión de permiso si se ha cometido una serie de faltas que den lugar a estampillado. Irlanda no dispone de un sistema de puntos de penalización para infracciones de circulación o tráfico, pero las disposiciones y procedimientos existentes surten el mismo efecto.

En general, cuando un Tribunal falla el estampillado o la suspensión de un permiso por un período de tiempo, su titular debe entregarlo al Tribunal en los 5 días siguientes a la fecha de la sentencia. Cuando se trata de un estampillado, el agente del Tribunal estampilla el permiso con la fecha y los detalles de la sentencia, por ejemplo, conducción temeraria, y se lo devuelve a su titular. A continuación se envía una notificación de la falta que justifica el estampillado al organismo local de expedición de permisos correspondiente, que toma nota de ella y la incluye en el expediente del titular del permiso. Los datos de la condena por una falta que justifique estampillado deben figurar en el permiso durante un período mínimo de tres años. Pasado este tiempo, el propietario de la licencia puede solicitar a su organismo local de expedición de permisos la sustitución del propio por otro sin estampillar. El nuevo permiso se expide gratuitamente y mantiene la fecha de caducidad del original.

Cuando se trata de una sentencia de suspensión de permiso, el agente del Tribunal estampilla el permiso con los detalles de la sentencia y, en lugar de devolverlo a su titular, lo envía al organismo local que expidió el permiso. Dicho organismo retiene el permiso hasta la fecha de expiración de la suspensión de permiso, momento en que

su propietario puede reclamarlo. Los detalles de la sentencia de suspensión deben figurar estampillados en el permiso durante un mínimo de tres años después de expirado el plazo de suspensión. Merece la pena mencionar que, en general, las personas cuyo permiso está estampillado, ya sea por haber sido condenadas por faltas sancionables con estampillado o por faltas suspensivas del permiso, pagan primas de seguro mayores.

5.9 Italia

Lista de infracciones previstas en el código de la circulación:

Art. 74:

Todo aquél que falsifique, exporte, sustituya, altere, cancele o haga ilegible la placa del constructor o el número de identificación del bastidor será castigado con una pena de arresto de 4 a 12 meses y con multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit, salvo en caso de que se trate de una infracción más grave.

Art. 100:

Todo aquél que circule con un vehículo provisto de placa de matrícula que no sea la suya o que haya sido falsificada será castigado con una pena de arresto de 3 a 9 meses y con multa de 500.000 Lit a 2.000 000 Lit.

Art. 116:

Todo aquél que conduzca automóviles o motocicletas sin haber obtenido el permiso de conducir correspondiente será castigado con una pena de arresto de 3 a 12 meses y con multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit. Se aplicarán las mismas sanciones a los conductores que conduzcan sin permiso que haya sido revocado o que no se haya renovado. Será objeto de las mismas sanciones todo aquél que conduzca sin llevar consigo el permiso de conducir, aun cuando haya superado los exámenes correspondientes.

Art. 136:

Todo aquél que lleve más de un año de residente en Italia y conduzca con un permiso de conducir expedido por otro Estado que ya no sea válido será castigado

con una pena de 3 a 12 meses de arresto y con multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit.

Art. 186:

Todo aquél que conduzca en estado de embriaguez será castigado con una pena de arresto de un mes como máximo y multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit, excepto en el caso de que el hecho constituya una infracción mayor. Si el conductor se niega a que la policía de tráfico efectúe los controles oportunos a fin de comprobar el estado de alteración psicofísica derivado del alcohol, será castigado con multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit, salvo en caso de que el hecho constituya una infracción más grave. Estará sujeto a la misma sanción todo aquél que conduzca bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

Art. 187:

El conductor que se niegue a ser acompañado por la policía ante el servicio público competente en materia de toxicomanías a fin de realizar los controles oportunos será castigado con una pena de arresto de un mes y con multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit.

Art. 192:

Todo aquél que no cumpliera sus obligaciones respecto de los funcionarios, oficiales y agentes responsables de la tramitación de los servicios de policía de carreteras, cuando lleven uniforme o lleven a la vista la señal distintiva serán castigados con una pena de arresto de hasta 3 meses y con multa de 100.000 Lit a 400.000 Lit, a no ser que el hecho constituya una infracción más grave.

Art. 212:

Cuando el infractor no cumpla su obligación de suspender una determinada actividad, la oficina o el mando de los agentes responsables del servicio de policía de tráfico procederán a denunciar al infractor de conformidad con la normativa del código penal y, previa notificación al infractor, sus agentes u órganos procederán a la ejecución coercitiva de la obligación.

Art. 213:

Todo aquél que, durante el periodo en que el vehículo se halle inmovilizado, circule con el mismo vehículo será castigado con una pena de arresto de uno a ocho meses y con multa de 200.000 Lit a 800.000 Lit.

Límites máximos de velocidad:

- 130 km/h: límite máximo autorizado en las autopistas.
- 110 km/h: límite máximo autorizado en las carreteras principales en campo abierto.
- 90 km/h: límite máximo autorizado en las carreteras secundarias en campo abierto y en las carreteras locales en campo abierto.
- 70 km/h: límite máximo autorizado en las vías de paso urbanas, previa colocación de las señales correspondientes.
- 50 km/h: límite máximo autorizado en carretera en los núcleos urbanos.

Éstos son los límites válidos, salvo que existan señales contrarias.

Sanciones previstas:

Incumplimiento de la prohibición de conducir vehículos sin las condiciones objetivas de edad exigidas (multa de 100.000 Lit a 400.000 Lit e inmovilización administrativa del vehículo durante un período de 30 días).

Incumplimiento de la obligación de conducir vehículos a motor y automóviles sin reunir los requisitos objetivos exigidos en lo referente a la edad (multa de 200.000 Lit a 800.000 Lit e inmovilización administrativa del vehículo durante un periodo de 30 días).

Incumplimiento de la prohibición de rebasar el número de ocupantes del vehículo indicado en el permiso de circulación (multa de 100.000 Lit a 400.000 Lit).

Incumplimiento de la obligación de que el transporte de animales domésticos de tamaño reducido -aunque sean más de 3- se realice dentro de una jaula adaptada o en contenedor, o en el hueco que se halla detrás del asiento del conductor, convenientemente separado mediante una red u otro medio análogo adecuado (multa de 100.000 Lit a 400.000 Lit).

Incumplimiento de la obligación de llevar puesto el cinturón de seguridad (multa de 50.000 Lit a 200.000 Lit).

Incumplimiento de la obligación de que los pasajeros menores de 12 años que midan menos de 1,50 m se hallen sujetos con un medio de retención adecuado a su estatura y a su peso, salvo en caso de que vayan acompañados de al menos un pasajero que tenga como mínimo 16 años. Quebrantamiento de la obligación de que los niños menores de 3 años que ocupen el asiento trasero estén debidamente

sujetos, salvo para las excepciones autorizadas (transporte en un vehículo que no disponga de dicho sistema, siempre que vayan acompañados de un pasajero que tenga como mínimo 16 años (multa de 50.000 Lit a 200.000 Lit).

Incumplimiento de la obligación para los conductores de motocicletas de llevar puesto durante la marcha un casco protector (multa de 50.000 Lit a 200.000 Lit).

Incumplimiento de la prohibición de proseguir la marcha impuesta por el semáforo (multa de 100.000 Lit a 400.000 Lit).

Incumplimiento de la obligación de utilizar los dispositivos de señales visuales y de iluminación de los vehículos media hora después de la puesta de sol y media hora antes del amanecer, e incluso de día en túneles, en caso de niebla, nevada, lluvia fuerte y en cualquier otro caso en que la visibilidad sea escasa (multa de 50.000 Lit a 400.000 Lit).

Incumplimiento de las obligaciones en los adelantamientos (multa de 50.000 Lit a 400.000 Lit, dependiendo de la gravedad del caso y suspensión del permiso de conducir de 1 a 3 meses en caso de recidiva).

Incumplimiento de la obligación de ayudar a las víctimas de accidentes de la circulación (multa de 200.000 Lit a 2.000.000 Lit, suspensión del permiso de conducir de 1 a 3 meses, y en su caso, otras penas contempladas en el código penal).

Incumplimiento de la obligación, para los peatones, de circular por la acera, o bien por el borde de la calzada; de caminar, fuera de los lugares habitados, en sentido opuesto al de la marcha; de utilizar los pasos destinados a los peatones, los pasos subterráneos o los pasos elevados; incumplimiento de la prohibición de pararse o demorarse en la calzada, salvo en caso de necesidad, o bien de pararse en grupo en la acera, en el arcén o en los cruces peatonales, obstaculizando el tráfico normal de los demás peatones; de circular por la calzada con patines o cualquier otro acelerador de la marcha (multa de 30.000 Lit a 120.000 Lit).

Incumplimiento de la prohibición de circular sin cobertura de seguro (multa de 1.000.000 Lit a 4.000.000 Lit e inmovilización del vehículo).

Incumplimiento de los límites de velocidad (multa de 50.000 Lit a 2.000.000 Lit, dependiendo de la gravedad del caso, y suspensión del permiso de conducir durante un período comprendido entre 1 y 6 meses en los casos más graves).

Incumplimiento de la obligación de circular por las vías de emergencia (multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit, y suspensión del permiso de conducir durante un período comprendido entre 2 y 6 meses).

Incumplimiento de la prohibición de estacionamiento o parada (también en segunda fila) (multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit, y retirada o bloqueo de los vehículos).

Comportamiento en carretera:

Incumplimiento de la prohibición de circular con los vehículos cuya carga esté desordenada o no esté sólidamente asegurada, o que rebase los límites autorizados (multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit).

Incumplimiento de la prohibición de que los animales circulen por las zonas de descanso sin estar debidamente custodiados (multa de 30.000 Lit a 120.000 Lit).

Incumplimiento de la prohibición de arrastrar vehículos que no sean remolques, hacer autostop o recoger autostopistas, acampar en los cruces, en las áreas de servicio o de estacionamiento o en cualquier otra propiedad de la autopista (multa de 50.000 Lit a 200.000 Lit).

Incumplimiento de la prohibición de realizar actividades comerciales o de propaganda de cualquier tipo (multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit).

Incumplimiento de la prohibición de dejar estacionado el vehículo durante un período superior a 24 horas en las áreas de servicio y de estacionamiento y en cualquier otra propiedad de la autopista, con excepción de los aparcamientos reservados a los hoteles existentes en la autopista o en otra área preparada para fines similares (multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit).

Incumplimiento de la prohibición, en la calzada, en las rampas y en los enlaces, de invertir el sentido de la marcha y cruzar la mediana, incluso a la altura de los pasos, o de recorrer la calzada o parte de la misma en el sentido de la marcha opuesto al autorizado (multa de 200.000 Lit a 1.000.000 Lit, prisión de 2 a 6 meses, suspensión del permiso de conducir de 6 a 24 meses).

Incumplimiento de la prohibición, en la calzada, en las rampas y en los enlaces, de efectuar la marcha atrás, incluso en las vías de emergencia, con excepción de las maniobras necesarias en las áreas de servicio o de estacionamiento; de circular por los carriles reservados a las paradas de emergencia, a no ser para detenerse o para

reanudar la marcha (multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit, suspensión del permiso de conducir de 2 a 6 meses).

Incumplimiento de la obligación de tomar el carril de aceleración para entrar en el carril de marcha o no dar preferencia de paso a los vehículos que estén circulando por dicha vía, tomar de forma brusca, para salir de la calzada, el carril de la derecha, introduciéndose de esta forma en el carril especial de desaceleración desde el comienzo del mismo, señalar de forma brusca el cambio de carril (multa de 100.000 Lit a 400.000 Lit).

Incumplimiento de la obligación, durante la parada de emergencia, de no rebasar el tiempo estrictamente necesario para resolver la emergencia misma; la parada no deberá rebasar en ningún caso las 3 horas (multa de 500.000 Lit a 2.000.000 Lit; una vez transcurridas 3 horas, el vehículo podrá ser objeto de retirada forzosa).

Incumplimiento de la obligación de los conductores en autopistas en las cuales sea obligatorio el pago de un peaje de detenerse ante las barreras correspondientes y de efectuar el pago de peaje con arreglo a las modalidades y las tarifas existentes (multa de 100.000 Lit a 400.000 Lit).

5.10 Luxemburgo

La expedición de los permisos de conducir civiles corresponderá al Ministro de Transportes o su delegado; podrá rechazar su concesión, restringir su utilización o su validez, suspenderlos y retirarlos, denegar su restitución, su renovación o su canje, e incluso denegar la realización de las pruebas si el interesado:

- Presenta señales evidentes de alcoholismo o de otras intoxicaciones.
- A la vista de los actos de incapacidad o de torpeza suficientemente concluyentes constatados, no ofrece las garantías necesarias para la seguridad en la carretera.
- Carece del sentido de la responsabilidad necesario, en interés de la seguridad en la carretera, para la conducción de un vehículo.
- Padece minusvalías o trastornos que pueden obstaculizar su aptitud o capacidad para conducir.

- Se niega a cumplir la decisión del Ministro de Transportes en virtud de la cual se le pide que presente un certificado médico reciente o que haga inscribir en el permiso de conducción la prolongación o la renovación del período de prueba o la restricción de su derecho de conducir.
- Ha hecho una declaración falsa o ha recurrido a medios fraudulentos para la obtención, la renovación o el canje de un permiso de conducción.

El Ministro de Transportes podrá subordinar a la superación de un examen de control teórico y práctico o de un examen de control teórico o práctico la restitución de un permiso de conducción retirado o suspendido, así como el levantamiento de una negativa a renovar un permiso de conducción. En las mismas condiciones, así como en caso de levantamiento de una restricción de utilización o de validez o en caso de levantamiento de una denegación de canje, podrá obligar al interesado a que realice un período de prueba que no excederá de doce meses; las modalidades de este período de prueba están establecidas en el reglamento del Gran Ducado.

Toda persona que conduzca un vehículo en la vía pública sin ser titular de un permiso de conducción válido, o sobre la cual exista una prohibición de conducir resultante de una resolución judicial o de una decisión administrativa adoptada en virtud del artículo 2, será condenada a una pena de encarcelamiento de ocho días a un año y a una multa de 2 501 Flux a 50 000 Flux, o sólo a una de estas dos penas.

Será castigado con las mismas penas todo tenedor o propietario de un vehículo que haga –o permita– conducir dicho vehículo en la vía pública a una persona que no tenga un permiso de conducción válido o a una persona respecto de la cual exista una prohibición de conducir resultante de una resolución judicial o de una decisión administrativa adoptada en virtud del artículo 2.

No obstante, si el conductor del vehículo tuviera un permiso caducado que correspondiera a la clase de vehículo conducida, las penas anteriormente contempladas se reducirán, respectivamente, a un encarcelamiento de 1 a 7 días y a una multa de 1 000 Flux a 2 500 Flux, o sólo a una de estas dos penas.

5.11 Holanda

En Holanda no existe el sistema de sanciones por puntos. Sin embargo no es imposible que se introduzca en el futuro. La mayor parte de las infracciones se sancionan de acuerdo con un sistema de sanciones pecuniarias. En caso de reincidencia, infracción grave o delito, el juez puede invalidar la capacitación de una persona para conducir y retirar (temporalmente) el permiso al titular.

En caso de infracción grave o delito, la policía puede requisar en el acto el permiso de conducir y retenerlo hasta que se haga público el veredicto del juez en el asunto en cuestión.

En caso de que la policía dude de la aptitud física o psíquica del titular de un permiso de conducir o cuando haya causas que lo justifiquen, ésta puede obligar al titular a que se someta a un examen físico-psíquico, a un examen de conducción o a ambos.

En función del resultado de las pruebas, el Ministerio de Circulación, Transporte y Dominio de las Aguas puede invalidar el permiso parcial o totalmente. La negativa a someterse a dichas pruebas supone la invalidación del permiso.

5.12 Portugal

Las infracciones a las disposiciones del Código de Circulación y sus reglamentos se clasifican en tres grupos: leves, graves y muy graves.

Las infracciones leves se castigan solamente con una multa.

Las sanciones graves y muy graves se castigan con multas y con la pena accesoria de retirada del permiso de conducir.

Las multas aplicables a las infracciones tienen los siguientes límites máximos: 50 000 Esc para las leves, 100 000 Esc para las graves y 200 000 Esc para las muy graves.

Las sanciones accesorias de retirada del permiso de conducir tienen una duración mínima de un mes y máxima de 6 meses si se trata de infracciones graves, y mínima de 2 meses y máxima de un año por infracciones muy graves.

Las infracciones graves y muy graves son las siguientes:

Infracciones graves:

- a) tránsito de vehículos en sentido contrario del legalmente establecido;
- b) exceso de velocidad igual o superior a 30 km/h por encima de los límites establecidos, sobre todo en las motocicletas o automóviles ligeros, o a 20 km/h si se trata de un automóvil pesado;
- c) exceso de velocidad igual o superior a 20 km/h por encima de los límites de velocidad establecidos para el propio vehículo;
- d) la circulación a una velocidad excesiva para las características del vehículo o la vía o las condiciones atmosféricas o el tráfico en los casos en que la velocidad deba ser moderada;
- e) el incumplimiento de las normas de prioridad de paso, adelantamiento, cambio de dirección, inversión del sentido de la marcha, marcha atrás y cruce de un paso a nivel;
- f) la detención o estacionamiento en los arcenes de las autopistas;
- g) el incumplimiento de las normas de circulación de automóviles pesados y de conjuntos de vehículos en autopistas;
- h) no ceder el paso a los peatones el conductor que cambia de dirección en el interior de los centros urbanos, así como en los pasos señalados con este fin;
- i) el incumplimiento de la obligación de detenerse impuesta por un agente de la circulación, la luz roja de los semáforos o la señal de parada obligatoria en plazas, cruces y empalmes;
- j) el cruce o la circulación que no respete la línea longitudinal continua delimitadora de los sentidos de la circulación o de una línea mixta con el mismo significado;
- k) la circulación del vehículo sin alumbrado cuando este es obligatorio;
- l) la conducción bajo la influencia del alcohol;
- m) la conducción bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias similares con arreglo a lo dispuesto en una ley específica.

Infracciones muy graves:

- a) detención o estacionamiento en los carriles de circulación, fuera de los centros

urbanos, a menos de 50 m de cruces y empalmes, curvas o cambios de rasante de visibilidad insuficiente, así como detención y estacionamiento en los carriles de circulación de las autopistas;

- b) el estacionamiento, de noche, en los carriles de circulación, fuera de los centros urbanos;
- c) la no utilización de la señal de aviso de peligro, cuando sea obligatoria, fuera de los centros urbanos;
- d) la utilización de los faros de modo que se produzca deslumbramiento;
- e) la entrada o salida en las autopistas, de los separadores de tráfico o de las aperturas que puedan existir en ellas;
- f) las infracciones previstas en las letras a), e) y l) de las infracciones graves cuando se realicen en las autopistas;
- g) la infracción prevista en las letras b) y c) de las infracciones graves cuando el exceso de velocidad sea superior al doble del previsto;
- h) la infracción prevista en la letra m) de las infracciones graves, cuando la tasa de alcohol en la sangre sea superior a 0,8 gr/l;
- i) la conducción bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias similares con arreglo al establecido en una ley especial.

La Dirección General de Tráfico mantiene un registro individual de los conductores (RIC), organizado en un sistema informático que incluye todas las sentencias judiciales, las sanciones de prohibición de conducir y las sanciones de retirada del derecho de conducir, cancelándose cada información específica tras haber pasado 3 años después de la fecha en que se ha incluido.

El RIC permite a la Dirección General de Tráfico disponer de los antecedentes de los infractores de las leyes y reglamentos de circulación, y la información de cara a la apreciación de las infracciones en general y, en especial, la decisión sobre caducidad, anulación y prohibición de concesión del permiso de conducir.

La caducidad del permiso de conducir se produce siempre que el titular de un permiso de conducir provisional sufra una sanción de retirada del derecho a conducir en los dos primeros años a su período de validez. A efectos legales, no se considera que el titular de un permiso de conducir caducado esté autorizado para la

conducción de vehículos automóviles y sólo puede volver a obtenerlo tras aprobar un nuevo examen.

El tribunal declara la anulación del permiso siempre que se considere al conductor inapto para la conducción, teniendo en cuenta la acumulación, en un período de tres años, de tres infracciones muy graves, o de cinco graves, o de dos muy graves y tres graves, o de una muy grave y cuatro graves.

La prohibición de la concesión del permiso de conducir fija un periodo de tiempo dentro del cual podrá concederse al infractor un permiso de conducir. Esta prohibición es aplicable a todos los conductores con un permiso anulado, siendo el tribunal quien determina que no podrá concederse un nuevo permiso de conducir de ninguna categoría o de una categoría determinada por un período de un mes a tres años. Quienes sean condenados a las sanciones relativas a la conducción de vehículos motorizados sin estar autorizados para ello, tendrán una prohibición por un período no superior a tres años. El infractor a quien se imponga esta prohibición sólo podrá obtener el permiso de conducir mediante la aprobación de un examen que, en caso de anulación, será de naturaleza especial.

Las infracciones a lo dispuesto en el Código de Circulación y en sus reglamentos tienen carácter de contravenciones, salvo si constituyen delitos, en cuyo caso su instrucción y castigo se efectuaría según lo establecido en el derecho penal.

Las decisiones sobre las contravenciones competen:

- a) al gobernador civil del distrito donde se cometió la infracción, si se trata de una contravención muy grave y en todos los casos en que se haya recurrido;
- b) al Director General de Tráfico, en los casos restantes.

En los procesos de contravenciones, las diligencias de presentación de la defensa y comparecencia de testigos, por escrito, se llevarán a cabo en la D.D.V. del distrito en que se cometa la infracción.

En estos procesos se admite el pago voluntario de la multa, como mínimo, en el plazo de 15 días a partir de la notificación del acto. El infractor puede proceder al pago voluntario de la multa en cualquier punto del país, a través del sistema Multibanco o de las oficinas de correos.

En las contravenciones graves y muy graves, el pago voluntario de la multa supone la condena del infractor a la sanción accesoria correspondiente, también como mínimo.

Los infractores que no estén domiciliados en Portugal y no deseen pagar voluntariamente la multa o cuya contravención sea punible con la retirada del derecho de conducir deberán depositar una garantía igual al valor máximo de la multa aplicable, bajo pena de embargo del vehículo, a fin de garantizar su pago final.

5.13 Reino Unido

Suspensión de permiso por un período breve (SPD - Short Period Disqualification):

Desde el 1 de julio de 1992 las SPD de menos de 56 días se tratan de modo diferente que las suspensiones de permiso por periodos mayores. Cuando se incurre en SPD, el Tribunal estampilla el permiso con los detalles de la suspensión y lo devuelve al conductor (los permisos separados o HGV/PSV no se estampillan). El permiso queda invalidado por el período de la suspensión, pero no es preciso enviarlo al DVLC para su renovación. El día siguiente a la finalización del plazo de suspensión de permiso, éste recobra su validez y autoriza a conducir aquellas categorías de vehículos no LGV/PCV para las que ya otorgaba autorización con anterioridad. No se pueden conducir vehículos de las categorías C y D hasta haber recibido una autorización escrita del delegado de Tráfico (*Traffic Commissioner*) de la zona (esto es válido también para los permisos HGV/PSV separados). Si no reciben noticias del delegado de Tráfico a la expiración del plazo de suspensión, los conductores de HGV y PCV deben consultar con la Jefatura zonal de Tráfico (*Traffic Area Office*).

El estampillado del permiso se mantiene durante:

- a) 11 años a partir de la fecha de la condena por delitos de conducción debidos a alcohol/drogas, homicidio por conducción temeraria bajo los efectos del alcohol/drogas y homicidio por conducción temeraria si no se accedió a dar una muestra para análisis.
- b) 4 años a partir de la fecha de la condena por conducción temeraria o peligrosa y por delitos que conlleven suspensión del permiso.
- c) 4 años a partir de la fecha de comisión del delito en los demás casos.

En el momento oportuno se puede solicitar la retirada del estampillado del permiso cumplimentando el formulario D1 que puede obtenerse en las estafetas de Correos.

6. ALGUNAS REFLEXIONES PARA CONCLUIR

6.1 La educación vial

Los **organismos responsables de la educación vial** varían de un país a otro. Casi siempre son los Ministerios, y dentro de estos el Ministerio de Educación-Ciencia-Cultura, el Ministerio de Transportes o el Ministerio de Interior. Algunos de estos organismos tienen determinadas comisiones en las que descansan la determinación de criterios que definan los planes de seguridad vial en los distintos países y dentro de ellos la aplicación de la educación vial. También algunos se respaldan en centros de investigación científica, bien gubernamentales bien universitarios.

En aquellos países que tienen estas comisiones se puede advertir que la educación vial es una de las distintas estrategias que pretenden desarrollarse.

Pocos países siguen criterios de corte supraestatal, quizás por el hecho de que estos apenas existen. Incluso si tenemos en cuenta el ámbito nacional encontramos poca univocidad en la aplicación a lo largo de los territorios que componen dichos países. Quizás este hecho esté motivado por los diferentes grados de concienciación que tienen las distintas regiones o poblaciones.

Sin embargo, lejos de representar este hecho una oportunidad de aplicar una adecuada particularización de programas, que tenga en cuenta las variables socio-demográficas de la población adoptante, esta es desaprovechada.

Comentada la institucionalización, la primera conclusión que podemos extraer es que la educación vial es diferente en los distintos países que hemos analizado. Esas diferencias se plasman en muchas variables como los propios presupuestos, grado de fundamentación, formas de materialización.

Esto significa que es necesario implementar estrategias de educación vial, basadas en los hallazgos de la **investigación y desarrollos** a nivel universitario, para gente de todos los grupos de edad, desde el nacimiento hasta la edad mínima para obtener la licencia de conducir, e incluso más allá, dada la necesidad urgente de impartir formación a los formadores, mientras, al mismo tiempo se adapta estas estrategias a las demandas de la sociedad en constante cambio. En otras palabras, no sólo deben ser obligatorios los cursos en las escuelas, deben también ser ofrecidos fuera del ámbito escolar y para aquellos que ya han abandonado la escuela: ámbitos post-secundaria, fuerzas armadas, lugares de trabajo, etc. (Peters, 1994).

No todos los países tienen el mismo grado de **preocupación por la accidentalidad vial**.

Existen diferencias entre los países en cuanto a los **modelos de seguridad vial** de los que parten. Dichos modelos tienen claras implicaciones desde el punto de vista de la intervención. Consecuentemente encontramos países que tienen menos confianza y por lo tanto desarrollan menos las medidas que tienen que ver con la educación vial y potencian otro tipo de medidas que se dirigen hacia las mejoras tecnológicas de las vías o de restar la movilidad con el vehículo particular.

También podemos concluir que en la totalidad de los países analizados existe la educación vial infantil. Sin embargo, pese al apoyo de la mayoría de los países hacia las medidas que tienen que ver con la educación vial hay que reconocer que existen diferencias en el grado de apoyo a la misma. Esto se deja entrever entre otras cosas a través del número de regulaciones que se realizan en este ámbito, de los recursos que se destinan, etc.

También, y por no achacar toda la responsabilidad a los poderes públicos, decir que también se muestra la verdadera preocupación del conjunto de la sociedad (aunque también hay relación con las formas más fluidas de participación de la sociedad civil).

Vamos a realizar un barrido por algunas de las cuestiones que hemos podido analizar:

La educación vial como asignatura dentro de los sistemas educativos europeos, como se desprende de nuestra revisión, posee una serie de connotaciones que merece la pena comentar. En primer lugar en la mayoría de los casos, en ocasiones dependiendo del nivel educativo, se trata de una **asignatura obligatoria** (en todos los países de la UE, a excepción de Finlandia, Grecia, Irlanda, Luxemburgo y el Reino Unido).

Bien es cierto que la tendencia, en general es la de consolidar esta enseñanza, a excepción de casos como Finlandia, país en que cada vez está más denostada la educación vial, pese a que las últimas corrientes tratan de fortalecerla, al menos a partir de la mejora de materiales.

Pese a ser obligatoria, en muchos países, aún existen casos en los que se trata de una **asignatura integrada**. Es decir, se distribuye su doctrina entre diversas asignaturas, sin constituir una asignatura en sí misma (con un profesor especializado, una evaluación específica, etc.).

Más diversidad encontramos en cuanto a las **materias** de las que forma parte la educación vial. Pese a la diversidad, dominan principalmente la educación sanitaria (Alemania, Irlanda, Luxemburgo, y Portugal) y la educación medioambiental (Alemania, Finlandia, Grecia, Irlanda, Portugal). También se vincula la educación vial a actividades físicas (Bélgica, Finlandia), la educación cívica en el caso de Francia e Irlanda, la seguridad, en Bélgica e Irlanda, la educación para los derechos humanos de Portugal y la educación moral y religiosa. También con la seguridad y la prevención de riesgos se asocia en Bélgica, Grecia e Irlanda.

País	Obligatoriedad	Caracter de la asignatura	Asociada
Alemania	OBLIGATORIA	Integrada	Educación para la higiene Conducta ecológica
Austria	OBLIGATORIA	Independiente	Educación General
Bélgica	OBLIGATORIA		Seguridad o Actividades físicas
Dinamarca	OBLIGATORIA	Independiente	
España	OBLIGATORIA (según el nivel educativo)	Integrada	
Finlandia	OPTATIVA	Integrada (estudios de salud)	Educación físicas y estudios ambientales y naturales
Francia	OBLIGATORIA	Independiente	Educación cívica
Grecia	OPTATIVA	Independiente	Educación para la seguridad y prevención de riesgos
Irlanda	OPTATIVA		Seguridad, educación medioambiental, educación cívica, educación sanitaria
Italia	OBLIGATORIA		
Luxemburgo	OPTATIVA	Integrada	Educación para la salud
Holanda	OBLIGATORIA	Independiente	
Portugal	OBLIGATORIA	Independiente	Educación para los derechos humanos, ambiente y salud
Reino Unido	OPTATIVA	Integrada	Educación moral y religiosa
Suecia (proyecto)	OBLIGATORIA	Independiente	

Tabla 13. Características de la educación vial por países

En definitiva, las mayores o menores competencias de los distintos centros educativos, a partir de un cierto grado de libertad que casi todos tienen, no afecta a la aplicación vial. En realidad en ámbos extremos se identifica a nivel general una baja aplicación motivada por muchos problemas asociados, que en este momento excedería el propósito de este apartado.

En todo caso, todos los sistemas educativos contemplan la educación vial como parte de los mismos. Lo que ocurre es que su formulación es muy distinta, y esto correlaciona sin duda con el nivel de presencia y eficacia. Así, como comentábamos, identificamos sistemas que contemplan dichas enseñanzas como obligatorias y otras como optativas. Este segundo caso lo encontramos mayormente en la educación secundaria. También existen diferencias con respecto a si la educación vial es una materia independiente o integrada dentro de otras. Dentro de este segundo caso existen diferencias de adscripción, como hemos visto, que van desde casi la globalidad del resto de asignaturas específicas como la educación para la higiene y a la conducta ecológica, educación para la salud, educación moral y religiosa, etc.

La educación vial como asignatura **transversal**, al margen de las características descritas, está contemplada en los países de la Unión Europea que se reseñan en la Tabla, donde se han incluido algunos otros países del ámbito geográfico europeo. De los países de la UE, que contemplan la transversalidad, bien sea obligatoria u optativa, tan sólo cinco incluyen la educación vial como tema de interés transversal (España, Finlandia, Portugal, Irlanda y Escocia –Reino Unido-). De estos Finlandia y Portugal la consideran con carácter obligatorio.

Pais	Contempla temas transversales optativos/-obligatorios	Está incluida la seguridad, educación vial como transversal
Unión Europea		
Alemania	Obligatorio	No
Austria	Obligatorio	No
Bélgica		
Flamenca	Obligatorio	No
Francófona	Obligatorio	No
Germanófona	Optativo	No
España	Obligatorio	Sí
Finlandia	Obligatorio	Sí
Grecia	Optativo	No
Irlanda	Optativo	Sí
Italia	Optativo	No
Luxemburgo	Optativo	No
Holanda	Obligatorio	No
Portugal	Obligatorio	Sí
Reino Unido	Obligatorio	No
Escocia	Optativo	Sí
Suecia	Optativo	No
Otros países del ámbito europeo:		
República Checa	Obligatorio	No
Chipre	Obligatorio	No

Tabla 14. Transversalidad en algunos países europeos

País	Contempla temas transversales optativos/-obligatorios	Está incluida la seguridad, educación vial como transversal
Estonia	Obligatorio	Sí
Islandia	Obligatorio	No
Lituania	Optativo	No
Letonia	Obligatorio	No
Malta	Optativo	No
Noruega	Obligatorio	No
Polonia	Obligatorio	No
Rumania	Optativo	No
Eslovaquia	Obligatorio	No
Eslovenia	Obligatorio	No

Tabla 14 (cont.). Transversalidad en algunos países europeos

Otra cuestión de interés hace referencia a la **formulación de objetivos** para cada grupo de edad o nivel educativo. Así en Austria y Alemania los objetivos se formulan de forma general. En Bélgica, Finlandia, los Países Bajos, Portugal y Reino Unido se formulan para cada grupo de edad. No obstante tan sólo la Bélgica francófona e Italia incluyen objetivos para el grupo de infantiles (0-3 años), aunque no de educación vial, que en estos países no está contemplada como transversal.

Los diferentes enfoques de la educación vial para niños y jóvenes demuestran que no se carece de capacidad ni de imaginación. Sin embargo, existen vacíos o cierta heterogeneidad en el concepto de educación vial, enfatizando como mucho las estrategias dirigidas a uno o dos grupos de edad más que en otros. Por ejemplo, el grupo de edad de 0 a 3 años está virtualmente ausente en los programas de la mayoría de países.

Sin embargo es importante extender nuestra experiencia a todos los grupos de edad, de forma que se establezca una continuidad a lo largo de la vida del mensaje de seguridad vial. Hemos aprendido que la conducta humana no es fácilmente influenciable. Nuestro papel, por tanto, es garantizar que los padres inculquen patrones de conducta correcta en los niños desde el nacimiento, para luego acompañarles a lo largo de su vida, con el fin de formarle en nuevas conductas y corregirle cualquier conducta errónea. Si uno o más eslabones de la cadena de la educación vial se pierden, todos los esfuerzos dedicados a un tipo de acción determinada, por excelente que pueda ser, no producirá resultados duraderos.

Además para una continuidad en el tiempo, es igualmente fundamental establecer sistemáticamente un hilo común que enlace todos los programas de educación vial

de forma que acceder a uno de ellos pueda ser un proceso natural para todos los actores implicados

Es obvio que la educación vial en el ámbito escolar se imparte mayoritariamente en la educación primaria en todos los países excepto en Luxemburgo, que dependiendo de los sistemas educativos oscila entre los 5-7 años hasta los 10-14. Pese a que se contempla en muchos países cierta intervención en secundaria, así siempre es de menor envergadura que la impartida en primaria. Claro ejemplo de ello es España, donde la educación vial es obligatoria en primaria y optativa en secundaria. A destacar son los casos de Austria, España, Italia, Portugal y Suecia, donde de manera más o menos formal se considera la intervención en educación vial en el nivel preescolar (3-6 años). Por último aunque en la práctica está en sus inicios, en Suecia se contempla la educación vial hasta la educación superior, combinándola con una formación vial, pero en un contexto académico.

En definitiva, es mayor el desarrollo de la educación vial en la etapa primaria y menor en la infantil y la secundaria. Es por ello que, pese a que entendemos que la educación vial debe darse a lo largo de toda la vida, en muchos países ésta no se imparte a lo largo de los distintos ciclos educativos.

País	Preescolar o Preprimaria		Primaria	Secundaria	
	Educación infantil				
Alemania			X	X	7-14
Austria	X		X		6-10
Bélgica			X	X	6-12/18
Dinamarca			X	X	7-17
España	X		X	X	3-16
Finlandia			X	X	7-15
Francia			X	X	7-15
Grecia			x		8-12
Holanda			X		4-12
Irlanda			X	(X)	5-15
Italia	X		X	X	3-18
Luxemburgo				X	12-15
Holanda			X	X	
Portugal	X		X		4-14
Reino Unido			X	(X)	5-16
Suecia (proyecto)	X		X	X (SUPERIOR)	3-25

Tabla 15. Niveles educativos en los que se imparte la educación vial

Es unánime en todos los países la conciencia de la necesidad de que la educación vial se enseñe/aprenda desde tanto **una vertiente teórica como desde el punto de vista práctico** aplicado. En la práctica así ocurre, excepto en Holanda, donde pese a que sólo se imparten enseñanzas teóricas, se considera un problema y se reconoce la necesidad de considerar la praxis en esta materia.

En lo que si que existe una tendencia relativamente positiva es en la realización de actividades desarrolladas en ámbitos reales.

Esta tendencia se mantiene aunque en menor grado en el caso de la utilización de los parques infantiles de tráfico como una herramienta complementaria de gran importancia por lo que supone los ámbitos semi-reales.

País	Teórica-aula	Práctica-tráfico real
Alemania	X	X
Austria	X	X
Bélgica		X
Flamenca		
Francófona		
Germanófona	X	X
Dinamarca	X	X
España	X	
Finlandia	X	X
Francia	X	X
Grecia	X	
Irlanda	X	X
Italia		
Luxemburgo	X	X
Holanda	X	
Portugal		
Reino Unido		
Escocia		
Suecia		

Tabla 16. Educación teórica vs. Educación práctica

Pese a que en muchos países los **materiales** relacionados con la educación vial en el contexto escolar, son gratuitos, totalmente o en parte (Austria, Bélgica, España, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Portugal y Reino Unido), siguen existiendo lugares como Alemania, Dinamarca, Finlandia, Luxemburgo, Holanda o Suecia, donde deben ser pagados por los alumnos.

País	Materiales
Alemania	No gratuitos
Austria	Gratuitos
Bélgica	En parte gratuitos
Dinamarca	No gratuitos
España	En parte gratuitos
Finlandia	No gratuitos (muy escasos)
Francia	Gratuitos
Grecia	En parte gratuitos
Irlanda	Gratuitos
Italia	Gratuitos
Luxemburgo	No gratuito
Holanda	No gratuito
Portugal	Gratuitos
Reino Unido	Muy pocos gratuitos
Suecia	No gratuito

Tabla 17. Gratuidad de los materiales de educación vial

El material didáctico también es muy variado. En este sentido, podemos encontrar dos polos representados por los que tienen materiales muy extensos y materiales extremadamente breves. También hay diferencias, aunque podríamos hablar de deficiencias en muchos materiales que apenas utilizan los recursos audiovisuales. El material interactivo que aproveche las posibilidades infinitas que ofrecen las nuevas tecnologías es casi inexistente. A buen decir, los que utilizan recursos como internet lo hacen mayoritariamente para posibilitar el acceso a documentos en versión PDF.

En numerosos países, aunque la **participación** de los profesores parece siempre existir, es importante la participación de los policías en la educación vial. Sin embargo, la participación de otro tipo de "expertos" es de muy baja utilización.

El apoyo de expertos a los docentes es algo que existe en muy pocos países, aunque a priori parezca una práctica interesante.

Sin embargo, por lo que se refiere a los padres el grado de participación y de incentivación de dicha colaboración es muy distinta en los países analizados.

En pocos casos existen unas exigencias claras en cuanto a los complementos formativos que deben de tener los docentes que imparten educación vial (como la exigencia de que sean psicólogos o sociólogos).

También es bajo el nivel de cursos de formación de formadores para profesores pero todavía menor es el nivel de formación que se desarrolla dirigida a los padres.

En la tabla que mostramos a continuación hemos reflejado sólo las colaboraciones más sobresalientes, en el sentido de que si destacamos únicamente la colaboración de la policía, no quiere decir que los padres no colaboren, sino que lo hacen de forma menos estipulada o notoria.

País	Principales colaboraciones		
Alemania	Policía	Padres	
Austria	Policía		
Bélgica	Policía	Padres	Cruz Roja
Dinamarca	Policía	Padres	
España			
Finlandia		Padres	
Francia	Policía		
Grecia	Policía		Expertos
Irlanda			
Italia			
Luxemburgo			
Holanda	Policía	Padres	
Portugal	Policía		
Reino Unido	Policía	Personal sanitario	
Suecia			

Tabla 18. Colaboración más significativa en la educación vial.

En todos los países, unos con mayor tradición que otros, poseen **acciones y actividades de apoyo** a las iniciativas escolares. No era nuestra intención abordar todas las prácticas de apoyo, tan sólo hemos destacado las más emblemáticas o sólidas de cada país.

Por ejemplo, son muchos los países que poseen parques infantiles de tráfico, sin embargo, Italia y Bélgica son los países en los que destacamos su influencia y tradición.

Son muchas las iniciativas que han ido extendiéndose a diversos países, por lo que el esquema se diversifica, es el caso de las Rutas Seguras, los Clubs de Tráfico o las Patrullas Escolares. Por el contrario hay acciones únicas de un país, como el esquema manzana/limón de Austria o los *Action preschool parliaments* en Alemania.

Lo que si que se observa es una tendencia a elaborar campañas e iniciativas dirigidas a los más pequeños y a edades relacionadas con la educación secundaria. Esto estaría en relación con la tendencia que destacábamos de una mayor implementación de la educación vial en primaria.

Pais	Acciones de apoyo	
Alemania	<i>Programa Children and Traffic</i>	2-9 años
	<i>Traffic Club for Children</i>	3-6 años
	<i>Target group programmes</i>	
	<i>Action Pre-school Parliaments</i>	
	Rutas Seguras	
Austria	Esquema manzana/limón	
Bélgica	Tradición parques infantiles	
Flamenca		
Francófona	Control equipo obligatorio bicicletas	
	Curso de ciclismo asertivo	
	Carta sobre la bicicleta: promoción del ciclismo	
Germanófono		
Dinamarca	Clubs de Tráfico	3-
España		
Finlandia	<i>Secure Child's school route</i>	Conductores
	<i>KOULULIITU</i>	Evaluación rutas escolares
Francia	El niño y la circulación en la ciudad: la seguridad para el peatón y el niño en bicicleta o la señalización.	
Grecia		
Irlanda	Puede cruzar de forma segura	Los más pequeños
	<i>Junior School Warden</i>	-12
Italia	Campañas	
	Parques infantiles de tráfico	
Luxemburgo		
Holanda	<i>Cycle to school</i>	antes de 16
	<i>Bicycle Masterplan Junior</i>	10 años
	<i>Staying Alice</i>	15-16 años
Portugal	<i>ROAD SHOW</i>	
Reino Unido	<i>THINK</i>	3 años
	Tuffy Clubs	
	Clubs de tráfico	
	<i>Stop. Look listen, live y Hedgehods</i>	8 y 11 años
	<i>Lollipops</i> (patrullas escolares)	
	<i>Rutas seguras/concursos</i>	
	<i>The green cross code</i>	
Escocia	Walkwise	Padres
	Traffic club in scotland	3 años
	Juniorroad safety officer	
Suecia		

Tabla 19. Algunas acciones de apoyo a la educación vial

El rango de **horas dedicadas y de lecciones impartidas** es extremadamente distinto entre los diferentes países.

Algo parecido ocurre con los **contenidos**. Aunque si no atendemos a los contenidos específicos nos daremos cuenta de que existen dos polos, uno de los cuales lo representan aquellos países donde existe una proximidad a los contenidos que nosotros consideramos propios de la formación vial y otros que se relacionan más con lo que nosotros consideramos más propios de la educación vial.

Al igual ocurre con una cuestión que tiene una extrema relación como es la metodología de enseñanza. En el primer caso, estamos hablando del aprendizaje fundamentalmente de destrezas y de conocimientos. En el segundo caso, se centra más en la generación de actitudes positivas y de prudencia frente a la actividad vial.

Se ha identificado un nivel medio de campañas publicitarias de apoyo a los programas educativos para incentivarlos o para reforzarlos.

La fundamentación de muchos programas es excesivamente baja en general y existe una carencia de un adecuado nivel de evaluación. Aunque existen muchos países que sí que la desarrollan con mayor compulsividad que nosotros.

Consecuentemente, la modificación y adaptación de los programas se produce con cierta escasez y con cierta lentitud. Al menos la que procede de evaluaciones.

En todo caso lo que existe es una mayor evaluación en otras fuentes y desde luego es desproporcionada en comparación con nuestro país. De todas formas como esta es una conclusión que no hemos extraído de estos datos vamos a dejarlo aquí.

En cuanto a la relación con el sistema formativo. Existen conexiones con la formación como la obtención en el marco escolar del carnet de bicicleta o el de ciclomotor (o incluso el de coche).

6.2 La formación vial

Defender la formación vial como medio de mejorar las habilidades y conocimientos del conductor supone asumir que existen deficiencias en las habilidades y conocimientos de los conductores y que éstas pueden remediarse mediante la aplicación de formación vial. También se asume que tales deficiencias incrementan el riesgo de accidente. Aunque estas premisas persisten en la comunidad, a menudo son falsas y se basan en creencias que no están apoyadas por el peso de la investigación y la evidencia (Wooley, 2000).

Puede que no sea razonable esperar que un elemento educativo o instructivo como la formación del conductor reduzca los accidentes ya que una mejora en el conocimiento y las habilidades no siempre conlleva un cambio de la conducta entre los aprendices (Christie, 1996 y Palmer, 1995). Además, el formador tiene escaso control sobre la conducta de los aprendices una vez acaban la formación, la motivación de los conductores para poner en marcha lo que han aprendido u los otros muchos factores de riesgo que pueden contribuir a un accidente. Los conductores, particularmente los jóvenes, pueden asumir riesgos, y lo hacen, que tienen poco que ver con las habilidades y/o el conocimiento que poseen, pero con sus motivaciones y otros factores de orden superior (McKnight y Resnick, 1993; Catchpole, Carney y McDonald, 1994). La formación del conductor no es probable quede firmemente establecida más allá del aprendizaje recibido, sino es a través de semanas, meses y años de práctica y experiencia, ni duradera si no se altera la motivación o los valores personales subyacentes.

La formación vial del conductor más convencional tiende a centrarse en las habilidades y el conocimiento relevante para evitar de un accidente o enfrentarse con las emergencias. Sin embargo, dado que los accidentes son eventos raros, particularmente aquellos con víctimas, para el promedio de conductores, este conocimiento o habilidad en raras ocasiones necesitan ser aplicados, o son olvidadas en gran parte cuando llega un momento en que son necesarias (Christie, 1996). Los conductores olvidan rápidamente aquellas conductas que no utilizan habitualmente.

6.2.1 Modelos de aprendizaje

País	Formación teórica y práctica en una autoescuela	Formación teórica y práctica con un supervisor no profesional (de forma adicional)	Formación teórica y práctica con un supervisor no profesional (de forma adicional)
Alemania	X		
Austria	X	X	
Bélgica	X		X
Dinamarca	X		
España	X		X
Finlandia	X		X
Francia	X	X	
Grecia			
Holanda	X		
Irlanda	X	X	X
Italia			
Luxemburgo	X	X	
Portugal	X		
Reino Unido	X		X
Suecia	X		X

Tabla 20. Tipo de formación impartida

País	Prueba teórica	Prueba práctica	Permiso condicional	Restricciones	Requisitos Licencia definitiva	Sistemas combinados
Alemania	X	X	X		2 años Curso para infractores Informe médico-psicológicos	Sistema de puntos
Austria	X	X	X	Alcohol	2 años Cursos infractores	
Bélgica		X	X	NO	NO	NO
Dinamarca	X	X	NO	NO	NO	
España	X	X	NO	Velocidad Placa vehicular		
Finlandia	X	X	X		2 años Formación	Sistema de puntos
Francia	X	X		Velocidad Placa vehicular	2 años	Sistema de puntos

Tabla 21. Características asociadas al proceso de obtención del permiso

País	Prueba teórica	Prueba práctica	Permiso condicional	Restricciones	Requisitos Licencia definitiva	Sistemas combinados
Grecia						
Holanda	X	X	NO	NO	NO	
Irlanda	X	X	NO	NO	NO	
Italia						
Luxemburgo	X	X	X	Velocidad Placa vehicular	2 años Formación	
Portugal	X	X	X		NO	
Reino Unido	X	X	X	(Irlanda del Norte Velocidad Alcohol Placa vehicular)	2 años	Sistema de puntos
Suecia	X	X	X		2 años	

Tabla 21 (cont.). Características asociadas al proceso de obtención del permiso

6.2.2 La edad mínima

País	Edad mínima
Alemania	18
Austria	18 (17)
Bélgica	18
Dinamarca	18
España	18
Finlandia	18
Francia	18
Grecia	
Holanda	18
Irlanda	17
Italia	
Luxemburgo	18
Portugal	18
Reino Unido	17
Suecia	18

Tabla 22. Edad mínima requerida para obtener el permiso de conducir

6.2.3 La formación en sistemas viarios públicos abiertos al tráfico vs. contextos simulados

Existe poca evidencia científica que apoye que la formación del conductor fuera de la situación real del tráfico mejore la conducta del conductor o reduzca su consecuente implicación en accidentes de tráfico. Las evaluaciones no encuentran diferencias significativas entre los noveles formados en la vía y aquellos fuera de la vía respecto a su accidentalidad o conducta infractora posterior. La formación fuera de la vía es más cara que la formación *in situ*, ya que las disposiciones fuera de la vía son costosas de construir, poner en funcionamiento y mantener. Tales disposiciones pueden también desviar los escasos fondos para otras iniciativas y contramedidas que merecen más la pena.

En Suecia y Norte América sugieren que el mejor contexto de aprendizaje para los aspirantes a conductor es el sistema de tráfico real bajo supervisión de un conductor o instructor con experiencia (Mayhew y Simpson, 1995; Gregersen, 1996). Los conductores que aprenden bajo supervisión en la vía tienen un bajo riesgo de verse implicado en un accidente, probablemente el menor de todos los grupos de conductores (Vicroads, 1998). Quizás, el principal contribuidor para reducir el riesgo de accidentes en conductores noveles sea la acumulación de experiencia en el sistema real de tráfico.

En cualquier caso, de acuerdo con un estudio llevado a cabo por la Comisión Paritaria Sectorial de Autoescuelas sobre el "Sector de Autoescuelas y su incidencia en las cualificaciones profesionales de los trabajadores del sector" se reza:

"(...) Las nuevas tecnologías, básicamente la informática y las tecnologías de comunicación telemática, condicionan el futuro inmediato de la actividad del profesorado de la formación vial, así como de la sociedad en general. Se abren nuevas vías, nuevos campos, con una mayor capacidad de comunicación y una más completa información, tanto para el profesorado como para el alumnado.

En términos generales, se pueden distinguir los siguientes tipos de productos:

- *Productos multimedia para la enseñanza basados principalmente en soportes CD o DVD.*
- *Ofertas formativas interactivas a distancia, basadas principalmente en Internet.*
- *Simuladores de conducción.*
- *Acceso a información relacionada con la seguridad vial en Internet.*

*Todas estas tecnologías implican potenciales positivos para las profesiones docentes, ampliando los recursos y métodos didácticos disponibles, incrementado la motivación de los alumnos y facilitándoles el proceso de aprendizaje. Sin embargo, algunas de ellas comportan el riesgo de una falta de eficacia de las ofertas formativas, sobre todo si carecen de suficientes elementos de formación presencial, y caen en la tentación de obtener un rendimiento económico con un producto de poca calidad y escaso valor educativo en el sentido de la seguridad vial.**

(Comisión Paritaria Sectorial de Autoescuelas, 2001, 22-23)

También a colación de esta cuestión, cabe citar algunas de las ideas que se presentaron en el *TRAINER Workshop* celebrado en Noviembre de 2000⁽¹¹⁾. En este *workshop* se les preguntó a los participantes diversas cuestiones entre las que estaba:

¿Sobre qué puntos la formación de los candidatos necesita elementos adicionales y qué papel puede jugar el simulador en estos?

Las respuestas apuntaron, entre otras, a las siguientes conclusiones a favor del uso de simuladores:

- Los simuladores deben utilizarse principalmente cuando la formación en vehículos reales no es factible (por ejemplo, para la percepción del riesgo).
- También pueden utilizarse para prácticas más seguras en tareas seleccionadas de reflexión y control.
- Los instrumentos de simulación multimedia así como los simuladores podrían ser utilizados para mejorar las responsabilidades en accidentes y actividades de formación en las que los alumnos ya han sido entrenados.
- Los simuladores pueden ser útiles para ofrecer una visión al aprendiz de las diferentes posibilidades del vehículo (tracción delantera *versus* tracción trasera). Esto puede ser interesante, ya que los aprendices aprenden con el coche de la autoescuela y pueden encontrar ciertas dificultades a la hora de transferir su conocimiento a otros tipos de vehículos.
- Cualquiera que sea la tarea de conducción seleccionada para ser aprendida utilizando instrumentos multimedia y simuladores, su valor está determinado por su feedback.

⁽¹¹⁾ *TRAINER (System for driver Training and Assessment using Interactive Evaluation tools and Reliable methodologies)* fue organizado por CIECA (Comission Internationale des Examens de Conduite Automobile) y EFA (*Europäische Fahrlehrer Assoziation*)

- Las capacidades de distracción de estímulos externos (desde los teléfonos móviles a una ambulancia) podría también ser destacado utilizando simuladores. Los aprendices podrían ser entrenados sobre cómo procesar señales sin abandonar su concentración de la tarea de conducción principal. La formación en la distracción no puede ser desarrollada en la vía.
- Los adelantamientos de camiones en particular es importante sea entrenado con simuladores, incluyendo adelantamientos a baja velocidad en contextos urbanos.
- Los grupos de discusión post-formación son importantes cuando se utilizan simuladores, para comprender los errores, obtener experiencia a través de los errores de otros aprendices y ganar autoconocimiento.
- El mal funcionamiento y su impacto en el control del vehículo podría ser también explicados con la ayuda del simulador.
- El énfasis de la formación en escenarios simulados debería situarse en la distancia de frenado en lugar de la frenada de emergencia y dirección.
- El diferente punto de vista de otros usuarios (camioneros, taxistas, ciclistas, motoristas) también deberían formar parte de la formación).

Por el contrario, las situaciones de riesgo no deben ser utilizadas demasiado a menudo, con el fin de no crear en el aprendiz el sentimiento de un contexto antinatural. Además, la formación con simuladores deber siempre ser controlada por un instructor y ser precedida o seguida de sesiones de formación con vehículos reales. Los simuladores también deben ser utilizados únicamente durante un número limitado de horas, como la conducción no debería ser entrenado en ellos. El aprendiz debe aprender a sentir el coche conduciendo un coche real.

Por otra parte, escenarios muy complejos, con muchos vehículos pueden no ser bien representados en los simuladores y por tanto deberían ser evitados. El reconocimiento del riesgo debe ser entrenado con simuladores pero no el control del riesgo.

6.2.4 El agente formador

La tasa de accidente post obtención del permiso de aquellos formados por instructores profesionales, y aquellos instruidos por familiares o amigos tiende a ser muy similar (Lyman y Twisk, 1995). Al respecto, investigaciones llevadas a cabo en el Reino Unido han sugerido que los noveles que reciben únicamente instrucción

profesional tienen menos probabilidades de aprobar los exámenes de conducir y pueden tener más accidentes post obtención del permiso. El nivel y variedad de experiencia en el tráfico generalmente es menor en la instrucción profesional en relación con la recibida por los aprendices cuando son supervisados por amigos o familiares. Por otra parte los mayores niveles de experiencia supervisada durante el periodo de aprendizaje se ha demostrado reduce la implicación en accidentes post obtención del permiso en Suecia (cerca del 35%) (Gregensen, 1997). La investigación sueca ha demostrado que fomentando la cooperación entre las autoescuelas y los padres en la formación de los conductores aprendices puede incrementar la calidad de la instrucción y la ampliación y profundidad de la experiencia el conductor aprendiz.

País	Requisitos del formador
Alemania	Diploma de Cualificación Profesional
Austria	
Bélgica	Diploma de Cualificación Profesional
Dinamarca	
España	<i>Práctica:</i> Diploma de Cualificación Profesional <i>Teoría:</i> Sin cualificación específica requerida
Francia	Diploma de Cualificación Profesional (BEPECASER)
Grecia	Diploma de Cualificación Profesional
Holanda	<i>Práctica:</i> Diploma de Cualificación Profesional <i>Teoría:</i> Sin cualificación específica requerida
Irlanda	
Italia	
Luxemburgo	Diploma de Cualificación Profesional (Brevet de maitrise)
Portugal	<i>Práctica:</i> Diploma de Cualificación Profesional <i>Teoría:</i> Sin cualificación específica requerida
Reino Unido	
Suecia	<i>Práctica:</i> Diploma de Cualificación Profesional <i>Teoría:</i> Sin cualificación específica requerida

Tabla 23. Titulación necesaria para ser profesor de autoescuela

6.2.5 Acumulación y fortalecimiento de la experiencia en el nivel de aprendizaje

"Debe implementarse con carácter obligatorio y, en la medida de lo posible, por etapas, un período extenso de aprendizaje supervisado para conductores noveles independientemente de la edad."

DAN (*Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers*) EU-project, recommendations (2000)

Una extensión del período de aprendizaje significa promover más práctica y requiere un proceso de supervisión más estructurado para un mejor aprovechamiento del tiempo disponible. Estos elementos pueden suponer una disminución de la tasa de accidentes en dos sentidos: limitando la exposición mediante un kilometraje bajo y una supervisión cercana, mientras mejoran las capacidades del aprendiz por medio de una práctica más extensa y e intensiva.

Incrementar la experiencia de conducción supervisada en la vía pública que el aspirante a conductor recibe. En Suecia, la investigación reciente demuestra que los aprendices que reciben alrededor de 118 horas de experiencia supervisada, alcanzaron un 35% menos accidentes que aquellos que recibieron sólo 41-47 horas (Gegersen, 1997).

Esta investigaciones y estamentos, conducen a la distinción entre conductores con licencia de los aprendices y no conductores con el fin de evaluar óptimamente el efecto de la extensión de la fase de aprendizaje en la seguridad con la que los conductores noveles conducen cuando no son supervisados (McKnight y Peck, 2002).

Otra cuestión que queda abierta al respecto sería determinar la duración y el método óptimo de dotar la práctica de la conducción bajo supervisión de un adulto.

6.2.6 Obtención Gradual del Permiso de Conducir

Como ya hemos comentado, bajo este sistema los conductores noveles no reciben un permiso de conducir sin restricciones inmediatamente y deben ir acumulando experiencia bajo condiciones de bajo riesgo y sin cometer infracciones durante un período superior a tres años. Hemos visto también como las evaluaciones de este tipo de programas en New Zealand y North America muestran reducciones significativas en los accidentes de noveles conductores que oscilan desde un 7% y un 55%.

La obtención gradual del permiso de conducir es potencialmente más constructiva que otros enfoques para la obtención del permiso debido a que da la oportunidad a los aspirantes de ganar experiencia y práctica bajo condiciones de bajo riesgo. También hace frente a los factores relacionados con la edad minimizando las ocasiones en que los jóvenes conductores se ven inmiscuidos en conductas arriesgadas o se encuentran con situaciones arriesgadas –toque de queda en la noche, alcohol en sangre muy bajo o cero, largos periodos de conducción supervisada–. Así mismo, tales programas aíslan a los jóvenes aspirantes de las condiciones de riesgo, y con ello, permite que se alcancen los efectos beneficiosos de un incremento en la madurez demorando el permiso definitivo.

La obtención gradual del permiso también es atractiva porque puede ser adaptada para tratar condiciones económicas, sociales, geográficas y políticas dentro de una jurisdicción.

La evidencia de la efectividad es cada vez mayor. Diversas evaluaciones comprehensivas y detalladas llevadas a cabo han demostrado que el programa reduce los accidentes hasta un 30%.

En Norte América, las restricciones generalmente se aplican a gente joven entre 15 y 17 años. En otros muchos países el permiso se obtiene a los 17 años o más edad, generalmente los 18, y las edades superiores como edad mínima para conducir parecen ser un *handicap* para la imposición de restricciones en la conducción. Sin embargo, en términos de riesgo de accidente ambas restricciones, para los de más edad que obtienen por primera vez el permiso, debería estar justificadas.

La conducción nocturna es una actividad de alto riesgo para los conductores de todas las edades. Llevar pasajeros en el vehículo se asocia con un incremento de riesgo para conductores, al menos hasta los 20 años, aunque los pasajeros conductores de más edad los tienen un efecto protector. El efecto es mayor para los más jóvenes pero también incrementa el riesgo de accidente a partir de los 18-19 años cuando se transportan pasajeros. Por ejemplo, los datos americanos indican que llevar dos o más pasajero duplica el riesgo de accidentes para los 18.-19 años en comparación con conducir sólo. Un estudio llevado a cabo por Franck MckKenna en el Reino Unido demostró más peligro en las prácticas de conducción en carretera con pasajeros varones presentes que el basado en conductores que se estima son menores de 25.

El argumento más sólido para las restricciones en aquellos que obtienen el permiso con más de 17 años procede de los estudios que indican que los primeros meses

de conducción de los conductores noveles, al menos hasta los 20 años de edad, es un período peligroso. Por ejemplo, en un estudio llevado a cabo en Noruega, donde la edad mínima de conducción son los 18 años, la tasa de accidentes para conductores entre 18-20 años fue mucho mayor en los primeros meses de permiso que hacia el final del primer año de conducción (Sagberg, 1998). La tasa de accidentes sigue declinando mes a mes durante el segundo año de conducción pero a un ritmo más lento que en el primer año. Sabemos que los accidentes sufridos por jóvenes conductores en el primer año de conducción son más elevados en comparación con los de más edad. Los datos noruegos demuestran que gran parte de este aumento es debido al riesgo desproporcionadamente alto de los primeros meses de conducción. Estos resultados han sido replicados en Canadá, para conductores noveles de 16-19 años, y de forma independiente para los 16, 17, 18 y 19 años (Mayhew, Simpson y Pak, 2000). Por tanto, tienen gran sentido intentar proteger a los principiantes entre 16 y 20 años, especialmente durante los primeros meses mientras van adquiriendo experiencia. Mantenerlos alejados de situaciones de conducción de alto riesgo a través de las restricciones nocturnas y de pasajeros intentan conseguir esto (Williams, 2001).

Las restricciones nocturnas y en menor extensión las restricciones de pasajeros han sido discutidas en países que no las han adoptado en función de su aceptabilidad social, factibilidad y posibilidades de efectividad. Las restricciones de conducción nocturnas son consideradas por algunos en Europa y Australia socialmente inaceptables. Realmente las restricciones nocturnas fueron rechazadas rutinariamente en los 70 y los 80, a pesar de su larga existencia en algunos estados. Las actitudes hacia las políticas de seguridad vial, bien las leyes del cinturón de seguridad, bien la rigurosa legislación contra la conducción bajo los efectos del alcohol, o las restricciones sobre los principiantes jóvenes, pueden cambiar en el tiempo. Y los decisores políticos pueden sobreestimar el sentimiento contra las restricciones nocturnas. Es notable que aunque las restricciones nocturnas no fueron políticamente viables en los Estados Unidos en los 70 y los 80, un estudio llevado a cabo en 1985 de una muestra representativa de padres e hijos adolescentes indicó que el 73 por ciento estaba a favor de ellas (Williams y Lund, 1986).

También se ha sugerido que las restricciones en la conducción nocturna podría no ser apropiadas para los conductores mayores de 17 años, que pueden haber abandonado los estudios y sean más proclives a tener familias, trabajos a tiempo completo y una mayor necesidad de conducir de noche. El objetivo de restringir la

noche es evitar la conducción recreativa nocturna. Todas las leyes de conducción nocturnas en Estados Unidos exceptúan los trayectos laborales y otras actividades consideradas necesarias. De mayor interés es la medida en la que los jóvenes de más edad han abandonado la casa de sus padres. Los padres son los principales inspectores de las restricciones y son un grupo clave en el funcionamiento de la obtención gradual. Si los padres no están presentes en el mismo hogar, se puede disipar el efecto de las restricciones.

No es posible hacer frente a esta cuestión en Estados Unidos. Las restricciones nocturnas se aplican hasta los 18 años en 30 estados con obtención gradual del permiso, dependiendo de la edad en la que el joven entre en el sistema. Sin embargo, en la mayoría de estados la gente se gradúa del sistema a los 18 años. Sólo un estado, New Jersey, aplica las restricciones nocturnas hasta los 21 años, y ese sistema no han surtido ningún efecto. Generalmente las restricciones de pasajeros se terminan antes de los 18 años, aunque pueden aplicarse más allá de esta edad para los que comienzan más tarde.

Sin embargo, en Nova Scotia, Canadá y New Zealand, la restricción se aplica a todos los principiantes independientemente de la edad. New Zealand sólo ha evaluado sus sistema analizando el grupo de 15 a 19 años, pero en Nova Scotia, la tasa de accidentes disminuyó un 22 por cien para los conductores de 16 años, un 21 por cien para los de 17 a 24 años y un 43 por cien para los noveles de 25 o más edad, aunque no se ha comprobado la restricción de la conducción nocturna (Mayhew, Simpson y des Groseillier, 1999).

Así, la extensión en la que las restricciones podría ser efectivas en la reducción del problema de los accidentes víctimas entre los novatos de más edad no ha sido establecido. Sin embargo, la vulnerabilidad de los conductores principiantes de todas las edades en los primeros meses de conducción sugiere que restringir la conducción en situaciones que se sabe son de alto riesgo durante este breve período de tiempo es una cuestión política a considerar. La obtención del permiso gradual parece el más adecuado par países como EE.UU. y Canadá con una edad temprana para la obtención y que han establecido requisitos laxos para la adquisición de experiencia en la conducción previa a la obtención. Sin embargo, otros países deben atenerse a los patrones de riesgo de accidentes de sus conductores noveles para considerar si un sistema de fases que modere la exposición al riesgo tiene sentido (Williams, 2001).

6.2.7 Sanciones bajo una modalidad de permiso provisional o conducción "a prueba": La intervención temprana

En algunos sistemas que expiden permisos y licencias provisionales o que han adoptado el "sistema de puntos", se contemplan métodos para mejorar la conducción bajo los cuales los delitos e infracciones reiteradas conducen a un incremento progresivo en la severidad de las sanciones, desde amonestaciones a la revocación o suspensión de los permisos. Los sistemas graduales de obtención del permiso inician este proceso antes con los conductores noveles, algunos de los cuales retiran los permisos con una única infracción. Esta aceleración (y rigurosidad) de las intervenciones se ha asociado con unos efectos disuasorios significativos de las citaciones y accidentes generales y específicos de los jóvenes de 16-17 años que se acercan o exceden el umbral de activación de las acciones del control de la licencia.

Otro elemento derivado de la intervención temprana es que se avanza hasta la obtención definitiva con un historial limpio. La evidencia del efecto de esta provisión se deriva de la primera ley de Maryland, donde sólo se podía obtener el permiso definitivo tras seis meses de conducción libre de infracciones. Este elemento se considera que es capaz de disminuir un 5% de los accidentes diarios que permiten su implementación. Una cuestión que tal vez no sea extrapolable a otros países o estados donde domina más la inmunidad y el control policial de las infracciones no es tan efectivo.

6.2.8 Pruebas de Orden Superior dentro de los Sistemas de Obtención Gradual del Permiso de Conducir

Algunos programas de obtención gradual del permiso requieren que los aspirantes pasen pruebas adicionales de habilidades de orden superior para progresar a niveles con menos restricciones y para alcanzar el permiso definitivo. Por ejemplo, en New South Wales exigen que los aspirantes pasen un *Hazard Percepción Test* (HPT) para pasar del permiso P1 más restrictivo al permiso menos restrictivo P2. Se trata de un test informatizado en pantalla táctil que mide la capacidad del candidato para reconocer y responder ante situaciones potencialmente peligrosas y reaccionar de forma apropiada. Aquellos que no demuestran estas habilidades para el nivel requerido permanece el nivel más restrictivo. Para acceder del nivel P2 a un permiso definitivo, se debe pasar una prueba con mayores exigencias. La investigación preliminar sugiere que esta prueba puede predecir los conductores noveles más proclives a verse implicados en un accidente.

6.2.9 Una formación basada en la motivación y las actitudes del conductor

"Una formación multifásica preventiva que también utilicen en las fases intermedias la formación en los vehículos así como elementos psicológicos relacionados con las actitudes personales."

DAN (Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers) EU-project, recommendations (2000)

Las mejoras en la formación del conductor pueden lograrse a largo plazo centrándose en las habilidades cognitivas y preceptuales, junto con un mayor énfasis en los factores, como la actitud y la motivación, que conforman la conducta del conductor (Mayhew y Simpson, 1996). Esto puede incluir experimentar con variantes de la formación tipo *"insight"* de Suecia. La educación a largo plazo para fomentar el desarrollo de factores actitudinales y motivacionales de seguridad, utilizan los exámenes como motivador sugerido como formación a corto plazo (Brown, 1997).

6.2.10 La formación vial post-obtención del permiso de conducir

"El desproporcionado riesgo de accidente de los novatos indica que la educación actual en la Unión Europea todavía puede mejorar. La formación vial y las fases siguientes deben ser armonizadas y formar un continuo. Las medidas post-obtención no deberían constituir elementos aislados, sino que deberían formar una red de elementos que apoyen el comienzo seguro de la carrera del conductor."

DAN (Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers) EU-project, recommendations (2000)

Las medidas post obtención del permiso tienen el objetivo de mejorar la seguridad vial de los conductores noveles e influir en la conducta del conductor con el fin de reducir los accidentes e infracciones mediante métodos específicos. Estas medidas tienen lugar tras la adquisición del permiso de conducir (Bartl, 2000).

Las medidas post obtención del permiso en los países de la Unión Europea puede subdividirse en cuatro grupos:

- 1) Formación vial bifásica (medida preventiva para todos los conductores noveles aplicada en Luxemburgo y Finlandia).
- 2) Cursos de perfeccionamiento de la conducción en conexión con los permisos de conducir "a prueba" o condicionales (cursos de rehabilitación para infractores, sólo en Austria y Alemania).

- 3) Medidas restrictivas como límites de velocidad inferiores, nivel menor de alcohol permitido, medidas del tipo “toque de queda”, etc.
- 4) Formación voluntaria con o sin incentivos (ej.: El *Programm Pass Plus* en Gran Bretaña).

País	Medida
Alemania	El permiso de conducir es condicional para los conductores noveles durante un periodo de dos años. Los infractores tienen que participar en un curso de perfeccionamiento de la conducción obligatorio impartido por profesores de autoescuela o en el caso de conducción bajo los efectos del alcohol por psicólogos. Se ofrecen cursos voluntarios de conducción segura. Se ha implementado un índice central de infractores y un sistema de puntos para todos los conductores.
Austria	Permiso de conducir condicional para noveles conductores con una duración de dos años y límite de alcoholemia cero. Los infractores tienen que participar en un curso obligatorio de perfeccionamiento psicológico del conductor. ⁽¹²⁾
Bélgica	No existen medidas específicas, pero el instituto “ <i>Driving Know How</i> ” ofrece cursos de conducción segura en combinación con horas de conducción en vías públicas abiertas al tráfico.
Dinamarca	No se han registrado medidas
España	De momento la única medida post obtención del permiso en España es un límite de velocidad de 80 km/h durante el primer año después de obtener el permiso. En este momento están bajo discusión nuevas regulaciones para los conductores noveles pero la introducción de cualquier nueva normativa ha sido retrasada hasta ahora.
Finlandia	Segunda fase obligatoria en el sistema: periodo condicional y feedback obligatorio con un instructor de tráfico real (dos veces, cada una de 25 minutos) y un curso de conducción segura con feedback individual. ⁽¹³⁾
Francia	En Francia, desde 1994 los conductores noveles tiene que mantener límites de velocidad inferiores y son penalizados con más puntos que los conductores veteranos cuando exceden lo límites de velocidad. Generalmente el sistema de puntos se aplica a todos los conductores. Si todos los puntos son retirados se suspende el permiso de conducir y se debe pasar de nuevo el examen de conducir. Si sólo han sido retirados la mitad de puntos los conductores pueden participar en un curso de perfeccionamiento de la conducción de dos días impartidos por un psicólogo de tráfico y un instructor de conducción para recuperar los puntos. También se ofrecen cursos voluntarios de conducción segura en una pista de pruebas.

Tabla 24. Medidas post-obtención del permiso de conducir en los países de la Unión Europea. Fuente: Bartl, 2003.

⁽¹²⁾ En Austria, tras la introducción del permiso de conducir en un sistema a prueba con cursos de mejora de la conducción para infractores, para los años 1991-1996, una disminución del 8,9% de accidentes en la globalidad de los conductores, en términos absolutos para noveles conductores una reducción del 32,5% y en relación a los nuevos licenciados una disminución del 18,7%.

⁽¹³⁾ Tras la introducción de una segunda fase obligatoria en el sistema, teniendo en cuenta el número de licencias y una exposición menor en un 2%, el cambio en el número de accidentes con respecto a los años anteriores fue:

- Una reducción del 25% para jóvenes varones (18-20 años).
- Una reducción del 50% para varones adultos (mayores de 21 años).
- Una reducción del 16% para féminas jóvenes.
- Una reducción del 0% para féminas adultas.

País	Medida
Grecia	No se han registrado medidas
Irlanda	No se han registrado medidas
Italia	No se han registrado medidas
Luxemburgo	Segunda fase obligatoria en el sistema: periodo condicional, placas de aprendiz, restricción de velocidad y participación en un curso de conducción segura.
Holanda	No se han registrado medidas
Portugal	En Portugal un conductor novel tiene que volver a realizar el examen de conducir si comete una infracción de tráfico que le lleve a la suspensión de la licencia. Además, un juez puede decidir si el conductor novel tiene que participar en un curso de mejora psicológica de la conducción. Este sistema se aplica sólo en un pequeño número de casos.
Reino Unido	La persona que aprueba su primer examen de conducir permanece "a prueba" durante un periodo de dos años. En caso de un delito de tráfico grave, los tribunales deciden el tipo de sanción para el infractor. Esto puede significar simplemente una multa o la obligación de hacer un examen o volver a la fase de aprendizaje mostrando la placa con la L y también se le prohíbe al conductor conducir vehículos de motor. Medidas voluntarias: Prácticas adicionales en vías públicas abiertas al tráfico ("Pass Plus Programme") desarrolladas por la <i>Driving Standards Agency</i> con la ayuda de la industria aseguradora y de la instrucción de conducción. En Irlanda del Norte se solicita a los conductores cualificados que muestren una placa condicional en su vehículo durante el primer año y se restringe su velocidad a un máximo de 45 MPH.
Suecia	Las medidas de Seguridad Vial en Suecia no pueden ser consideradas como una típica medida post obtención del permiso, sino que ha sido desarrollado un sistema comprehensivo de formación vial (sistema de obtención gradual del permiso de conducir) que también se ocupa del momento después de la adquisición del permiso de conducir seriamente.

Tabla 24 (cont.). Medidas post-obtención del permiso de conducir en los países de la Unión Europea. Fuente: Bartl, 2003.

Muy pocos programas se dirigen de forma específica a los conductores noveles en los primeros años de conducción. Sin embargo, algunos conductores jóvenes o que acaban de obtener su permiso buscan y asisten a cursos de formación una vez han obtenido su permiso por su propia iniciativa o consejo de otros que creen que esto puede mejorar sus habilidades de conducción y reducir el riesgo de accidente. Sin embargo, existe poca evidencia de que estos programas sean efectivos para reducir el riesgo de accidente o las infracciones de tráfico. Otros programas que contemplan habilidades de orden superior (por ejemplo el desarrollo de habilidades perceptuales/cognitivas para tratar la percepción de riesgo y la reducción del peligro) y factores actitudinales como la sobreconfianza y el sesgo optimista, es decir, cuando los aprendices creen que son habilidosos y que tienen poco riesgo de sufrir un accidente (Gregersen, 1995).

"Rehabilitación individual sólo para infractores: Los cursos de perfeccionamiento de la conducción en el sentido de rehabilitación se centran en las características personales y las actitudes y están impartidos por psicólogos o profesores de autoescuelas. El delito o infracción es un síntoma de un carácter socialmente problemático, por lo que los cursos de rehabilitación deberían ser llevados a cabo por psicólogos. Al menos en el caso del alcohol o el abuso de drogas durante la conducción y la repetición de otras violaciones graves debería confiarse el curso a un psicólogo. (El abuso de alcohol o drogas no afecta a todos los conductores noveles y no puede solucionarse con medidas preventivas generales.)"
(Bartl, 2000)

Como ocurre con otras áreas de la formación de nuevos conductores, no existe una evidencia clara de que la formación post-obtención del permiso para conductores noveles conlleve a una reducción de los accidentes o las infracciones (Wooley, 2000). De nuevo, tal formación, a menudo conlleva a un incremento en la confianza y en ocasiones a un incremento del riesgo de accidente para los novatos, particularmente jóvenes varones (Lynam y Twisk, 1995; Mayhew y Simpson, 1996). Desde una perspectiva teórica, existe apoyo a que el desarrollo y la implementación de formación dirigida al sesgo optimista, la sobre-confianza y los factores actitudinales/motivacionales, influyen en la conducta de conducción segura. Diversos programas utilizan este enfoque –en ocasiones conocido como formación *"insight"*– han sido probados en Suecia y Holanda (Gregersen, 1995; Siegrist, 1999). No obstante, existe escasa evidencia hasta el momento de que este tipo de formación reduzca el riesgo entre los novatos ya que se han llevado a cabo escasos estudios de estos nuevos enfoques para la formación.

En este sentido:

"Los cursos de conducción segura tienen que evitar que los participantes sobreestimen sus propias habilidades tras la participación o que interpreten la tarea del conductor como una tarea de dominio de las maniobras del vehículo o las situaciones de emergencia. La demostración del riesgo debe ser más enfatizada que en la formación vial pura. Aunque los derrapes son atractivos para los jóvenes, la intención del curso es desarrollar actitudes seguras. Debe enfatizarse la estrategia segura: evitar las situaciones peligrosas en lugar de enfrentarse a ellas."

DAN (*Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers*)
EU-project, recommendations (2000)

7. BIBLIOGRAFÍA

- Alonso, F., Esteban, C. y Calatayud, C. (2003). Personalización e individualización de programas. En Curso de Educación Vial para educadores extraescolares. Madrid: UNED.
- Baldock, M. (2000). A literature review for Graduated Driver Licensing. In T. Bailey (ed.). Graduated Driver Licensing in South Australia. Report No. 1/2000. Adelaide: Transprot SA.
- Bartl, G. (2003). Driving Instructor Register of Ir. www.dir.ie/roadsafety/roadsafety9.htm
- Bartl, G. (ed.) (2000). DAN Report-Results of EU-project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers. Kuratorium für Verkehrssicherheit (Austrian Road Safety Board). Viena.
- Boase, P. y Tasca, L. (1998). Graduated Licensing Sistema evaluation: Interim Report. Toronto, Ontario: Safety Policy Branch, Ontario Ministry of Transportation.
- Bogner, F. (1994). What strategies are to be adopted. Adaptation of Financial Resources.. En European Conference of Ministers of Transport, *Road safety Education for young children and teenagers*. Fourth joint ECMT/Council of Europe Conference, 2-4 March, Strasbourg, France.
- Brown, I. D. (1997). How traffic and transport systems can benefit from psychology. In T. Rothengatter y E. Carbonell Vaya (eds.). *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application* (pp. 9-20). Amsterdam: Pergamon.
- Bundesgesetz über den Führerschein (Ley del permiso de conducción) de 30 de octubre de 1997 BGBl. I 1997/120, en la redacción del BGBl. I 1998/2.
- Catchpole, J., Cairney, P. & MacDonald, W. (1994). *Why are young drivers over represented in traffic accidents?* Special Report NO. 50. Vermont South, Victoria: Australian Research Board.
- Christie, R. (1996). Driver training –What have we learned? *NRMA Today*, Edition 12, 20-24.
- DGT (1996). *Educación Vial. 10 años de investigación para la educación vial*. Madrid: DGT.
- Directiva 91/439/CEE, publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 237 de 24.8.1991.
- Ediciones François Lefebvre: Libre circulación de trabajadores, artículos 215-216.
- Esteban, C., Alonso, F., Calatayud, C. y Montoso, L. (2003). Programa Educación Vial. Madrid: AUDI.
- Frith, W. J. y Perkins, W. A. (1992). The New Zealand graduated driver licensing system. National Road Safety.
- Gregensen, N. P. (1995). What should be taught? Basic vehicle control skills or higher order skills? En H. S. Simpson (ed.) (1996). New to the Road: Reducing the Risks for Young Motorist. Proceedings of the First Annual International Conference of the Youth Enhancement Service. June 8-11 1995. (pp. 103-104). University of California: Los Angeles.
- Gregensen, N. P. (1996). Young drivers' overestimation of their driving skill: An experiment on the relation between training strategy and skill. *Accidente Analysis & Prevention*, 28, (2) 243-250.
- Gregensen, N. P. (1997). *Evaluation of 16 years age limit for Driver training*. First report. 418A. Linköping, Sweden:VTI (Swedish National Road & Transport Research Institute).
- Hagge, R. A. y Marsh, W. C. (1988). An Evaluation of the Traffic Safety Impact of Provisional Licensing. Sacramento, California: Department of Motor Vehicles, Research Report No. CCAL-DMV.RSSS-88-116.
- Ighit, A. J. y Peck, R. C. (2002). Graduated driver licensing: what works?. *Injury Prevention* 8, 32-38.
- Institute for Highway Safety and Traffic Injury Research Foundation (1999). *Graduated Licensing: A Blueprint for North America*.
- Insurance Institute for Highway Safety, Highway Loss Data Institute (2003). *U.S. Licensing Systems for Young drivers*. Laws as of July 2003.
- Jones, B. (1994). The effectiveness of provisional licensing in Oregon: An analysis of traffic safety benefits. *Journal of Safety Research*, 25(1):33-46.
- Kirov, C., Legge, M. y Rosean, D. (2000). Reported Road Crashes in WA 1999. Road Safety Council of Western Australia.
- Ledru, M. (1994). What strategies are to be adopted. The participation of all the actors, Involvement of Children and Teenagers in the Setting Up of Road Safety Programmes. French National Road Safety Campaign, "Label Vie" 1993-1994. En European Conference of Ministers of Transport, *Road safety Education for young children and teenagers*. Fourth joint ECMT/Council of Europe Conference, 2-4 March, Strasbourg, France.
- Ley federal sobre el permiso de conducción (Führerscheingesetz) de 30.10.1997, BGBl. I n° 120/1997, en la versión del BGBl. I n° 2/1998. Austria
- Lyman, D. y Twisk. (1995). Car driver training and licensing system in Europe – Report prepared by member of Forum of European Road Research Institutes (FERSI) and supported by European Commission (DG VII), Transport Research Laboratory (TRL).
- MacKenna, F. (2003). *What is going wrong in the early part of the driving career?* Proceedings of the novice drivers conference.
- Manso, V. y Castaño, M. (1995). *Hacer Reforma. Educación para la Seguridad Vial*. Madrid: Anaya.
- Mayhew, D. R. (2001). *Effectiveness of graduated driver licensing*. Traffic Injury Research Foundation. Conference.
- Mayhew, D. R. y Simpson, H. M. (1990). New to the road: *Young drivers and novice drivers, similar problems and solutions?* Ottawa, Ontario: Traffic Injury Research Foundation.
- Mayhew, D. R. y Simpson, H. M. (1996). *The Effectiveness and Role of Driver Education and training in a Graduated Licensing System*. Ottawa, Ontario: Traffic Injury Research Foundation.

- McKnight, A. J. y Resnick, J. (1993). Youthful driver at risk workshop: Nbackground issue paper. In K. Young (ed.). (1993). Workshop to identify Training Requeriments Designed to Reduce Young Driver Risk Taking and improve Decision Making Skills. Report No. DOT hs 808 066. Washington, DC US Dept of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration.
- McKnight, A. J., Hyle, P., y Albrecht, L. (1983). Youth License Control Demonstration Project. National Hisghway Traffic Safety Administration, Report No. DOT-HS-7-01765, National Technical Inforamtion Service, Springfield, VA.
- Mejdning, K. (1994). What strategies are to be adopted. New Motivation and training for Teachers and other actions. Regulations and Structures behind Road Safety Eduation and Training in Denmarck En European Conference of Ministers of Transport, *Road safety Education for young children and teenagers*. Fourth joun ECMT/Council of Eruope Conference, 2-4 March, Strasboourg, France.
- Mombrun, J. (1994). A changing society. In both the east and the west: for france. En European Conference of Ministers of Transport, *Road safety Education for young children and teenagers*. Fourth joun ECMT/Council of Eruope Conference, 2-4 March, Strasboourg, France.
- Monash University Research Centre (1997). *Young Driver Research Program: Evaluation of the Australian Graduated Licensing Scheme*. Federal Office of Road Safety, Contract Report 136.
- Neuman-Opitz, N. (1994). What strategies are to be adopted. An Ongoing Gradual Process Geared to the Development of the Child and Teenager. Road Safety Education in Vocational Training... En European Conference of Ministers of Transport, *Road safety Education for young children and teenagers*. Fourth joun ECMT/Council of Eruope Conference, 2-4 March, Strasboourg, France.
- O'Connor, P. (1999). Evaluation of SA's Graduated Driver Licensing Scheme. *Injury Issues Monitor*, 16.
- Palmer, J. W. (1995). Prospects for improving driver training in the United States. En H. S. Simpson (ed.) (1996). *New to the Road: Reducing the Risks for Young Motorists. Proceedings of the First Annual International Conference of the Younth Enhancement Service*, June 8-11 1995(pp. 115-120). University of California: Los Angeles.
- Peters, M. (1994). What strategies are to be adopted. The participation of all the actor, Action of road Prevention. En European Conference of Ministers of Transport, *Road safety Education for young children and teenagers*. Fourth joun ECMT/Council of Eruope Conference, 2-4 March, Strasboourg, France.
- Rothengatter, J.A. (1994). What strategies are to be adopted. An Ongoing Gradual Process Geared to the Development of the Child and Teenager. Young People in Difficulty. En European Conference of Ministers of Transport, *Road safety Education for young children and teenagers*. Fourth joun ECMT/Council of Eruope Conference, 2-4 March, Strasboourg, France.
- Siegrist, S. (ed.) (1999<9. Driver Training, Testing & Licensing –toward theory –based management of young drivers' injury risk in road traffic. Results of EU Project GADGET, Work Package 3. Berne: Schewizererische Beratungsstelle fur Unfall verhytun.
- Simpson, H. M. (1996). Summary of key findings: Research and inforamtion needs, programa and policy priorities. En H. S. Simpson (ed.) (1996). *New to the Road: Reducing the Risks for Young Motorists. Proceedings of the First Annual International Conference of the Younth Enhancement Service*, June 8-11 1995(pp. 1-17). University of California: Los Angeles.
- TRAINER (2000). Proceedings of the TRAINER Workshop on 22 November 2000.
- Transport (2000). Introducing the new graduated driver training and licensing system. Road Safety Council of Western Australia.
- Valentin, A. et al. (1997). *La educación vial en los países de la unión europea durante la etapa primaria*. Salamanca: DGT.
- VicRoads (1998). Getting there from Ls to Ps: A Step-byStep Guide for Learners and Suepervisin Drivers Author: Kev.
- Williams, A. F. (1996). Magnitude and characteristics of the young driver crash problem in the Unitrđ States. New to the toad: reducing the risks for young motorists. Proceedings of the First Annual International Symposium of the Younth Enhancement Service (ed. Herbert Simpson), 19-25. Los Angeles, CA: University of California.
- Williams, A. F. (2001). *North America's approach to the young driver problem*. Proceeding of the Novice Drivers Conference.
- Williams, A. F. y Preusser, D. F. (1997). Night driving restrictions for youthful driver: a literature review and commentary. *Journal of Public Health Policy* 18, 334-45.
- Williams, A. F.; Preusser, D. F.; Ferguson, S. A. y Ulmer, R. G. (1997). Análisis of the fatal crash involments of 15 year old drivers. *Journal of Safety Reserarch* 28:49-54.

Attitudes